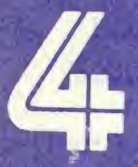
За рулем





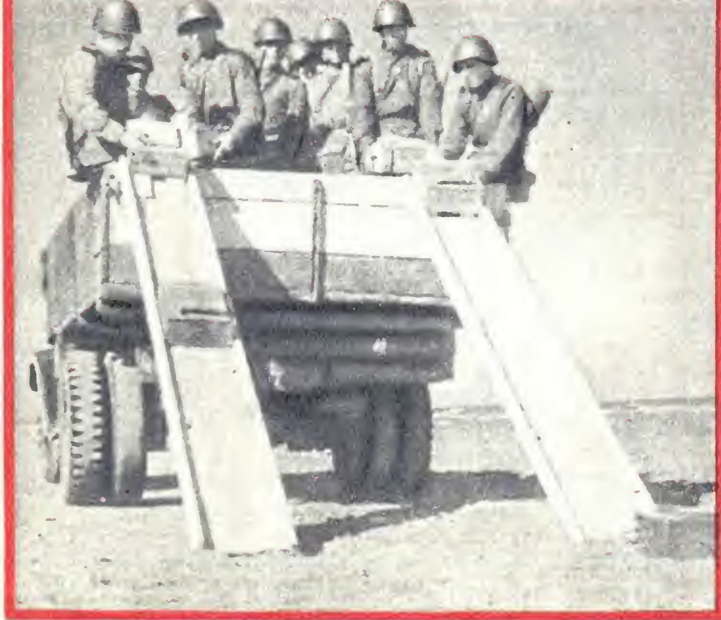
ДОРОГАМИ
ПОДВИГОВ
И СЛАВЫ



1975

Навстречу
30-летию Победы

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ







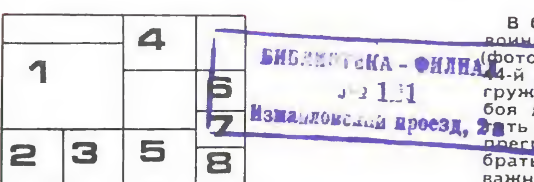
За рулем

4 ● Апрель ● 1975

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года



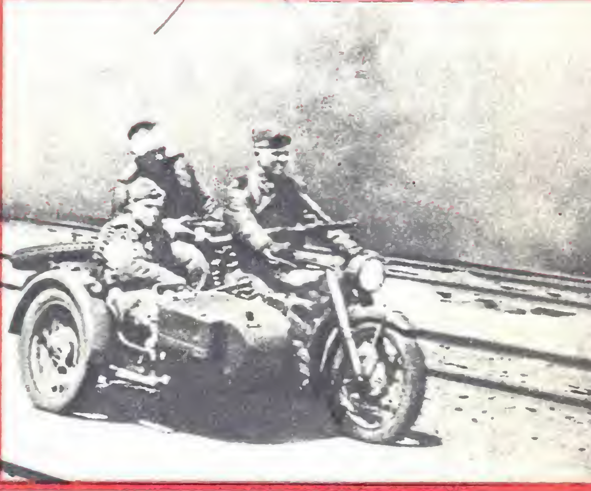
СТРАНИЦЫ ФОТОЛЕТОПИСИ 1943



Этот год — начало массового изгнания гитлеровских оккупантов с советской земли. Историческая победа на Волге, освобождение Северного Кавказа, разгром фашистских полчищ на Курской дуге, прорыв блокады Ленинграда, изгнание врага с большей части Украины и из восточных районов Белоруссии — вот основные этапы победоносного шествия Советских Вооруженных Сил. Нелегкими дорогами боев вместе с воинами всех родов войск и видов оружия шли воины-автомобилисты. На этих страницах мы продолжаем фотолетопись.

В боях за Северный Кавказ. Советские воины очищают от врага улицы города (фото 1). 3-й Украинский фронт. Саперы 44-й инженерной бригады на ходу разгружают машину, подготавливая участок боя для заминирования (фото 2). Захватить у врага переправу через водную преграду, обезоружить его штаб и забрать ценные документы, перерезать важную коммуникацию — эти и многие другие задания выполняли воины-мотоциклисты отдельного разведбатальона 18-го танкового корпуса (фото 3). Каждый метр кубанской земли отвоевывался вот так, как запечатлел фотокорреспондент в бою действия отделения гвардии сержанта И. Афонина (фото 4). Впереди — переправа (фото 5). Санитарный мотоцикл 3-го гвардейского мотоциклетного полка Героя Советского Союза П. А. Белика вывозит раненых с поля боя (фото 6). При освобождении Ворошиловграда и области отличились войска 1-го механизированного корпуса. Взвод бронемашин лейтенанта Токарева на марше (фото 7). Танкисты довольны: «Торопись, братишка!» — кричат они водителю грузовика, везущего боеприпасы в район Днепропетровска, где шли ожесточенные бои (фото 8).

Фото О. Ландер, Е. Халдея и Центрального государственного архива кинофотодокументов СССР









В НОВОМ КАЧЕСТВЕ К НОВЫМ РУБЕЖАМ

Автошколы ДОСААФ. Их настоящее и будущее

Генерал-лейтенант А. ОДИНЦОВ,
первый заместитель председателя
ЦК ДОСААФ СССР

Если сегодня вы побываете в учебных организациях нашего оборонного Общества, то прежде всего заметите там внешние перемены. На новых, поблескивающих свежей краской вывесках уже не встретите знакомых слов «Автомотоклуб», «Радиоклуб»... Вместо них прочтете: «Автошкола», «Радиотехническая школа»... В соответствие с профилем той или иной учебной организации приводятся учетная и отчетная документация, печати, штемпели и прочие атрибуты деловых связей.

С начала нынешнего года все штатные учебные организации нашего Общества обрели новое название. Решением президиума ЦК ДОСААФ СССР **клубы переименованы в школы ДОСААФ.** Хотя этим актом не вносится существенных изменений ни в структуру, ни в штатные расписания, но все, кто причастен, если можно так сказать, к процессу обновления, отчетливо сознают: переименование — не формальный акт, не простая смена вывесок.

Решение о переименовании клубов в школы ДОСААФ учитывает возросшие требования к подготовке специалистов для армии и технических кадров для народного хозяйства. Принятие такого решения стало возможным благодаря значительному укреплению материально-технической базы и наличию большого отряда инструкторско-преподавательского состава в наших школах. Все это требует, чтобы новая форма была наполнена новым содержанием.

При этом само собой разумеется, что будут сохранены и взяты на вооружение лучшие клубные традиции. Клубы как учебные организации, родившиеся вместе с предшественником ДОСААФ — Осоавиахимом, сослужили хорошую службу не одному поколению советских людей, внесли существенный вклад в подготовку трудящихся, молодежи к обороне Родины. Их воспитанники — летчики и танкисты, моряки и парашютисты, шоферы и связисты в тяжелые годы войны с фашистскими захватчиками прославили Отечество своим геройством и отвагой, умением и мужеством.

В канун 30-летия исторической победы Советского Союза над фашистской Германией еще и еще раз вспомним имена фронтовиков-осоавиахимовцев, которые за штурвалом самолета, рычагами танка, на боевых кораблях, у лафетов артиллерийских орудий, за рулем бронетранспортеров и автомобилей не щадили ни сил, ни самой жизни во имя защиты своего родного социалистического Отечества. Вспомним имена и тех самоотверженных активистов Осоавиахима, которые своими знаниями, бескорыстием, глубоким чувством патриотизма воспитали миллионы военных специалистов, в час грозной опасности ставших с железной решимостью в ряды вооруженных бойцов.

В послевоенный период роль клубов оборонного Общества возросла, особенно после того, как Законом о всеобщей воинской обязанности на ДОСААФ была возложена подготовка специалистов для армии и флота. Сокращение срока военной службы на один год — как раз и есть тот фактор, который приумножил ответственность нашего Общества за подготовку молодежи к службе в Вооруженных Силах. Эта ответственность легла прежде всего на плечи наших клубов, которые готовили технических специалистов для армии и флота. Ведь не секрет, что ныне каждый третий призывник еще до армии проходит подготовку в учебных организациях ДОСААФ.

Таким образом, свою роль — кузницы военно-технических специалистов для армии и народного хозяйства клубы в основном выполнили.

Жизнь, однако, идет вперед. Применительно к тематике журнала скажем: автомобилизация, достигшая невиданного размаха в нынешней пятилетке, когда с конвейеров заводов сходит 350 моделей и модификаций грузовых и легковых автомобилей и автобусов, когда производство их приближается к двухмиллионному рубежу, предъявила, естественно, новые, повышенные требования к учебным организациям оборонного Общества, готовящим водительские кадры.

Мотор, колеса, гусеницы — вот на чем зиждется маневренность наземных войск сегодня. При этом моторная боевая техника год от года становится сложнее. От кого, как не от солдата, управляющего автомобилем, бронетранспортером, ракетным тягачом, десантной самоходкой, зависит успех боя! Умелый, расторопный, физически развитый водитель с полуслова поймет замысел командира, проявит инициативу, смекалку и тем самым будет способствовать успеху боя. Наоборот, человек, не владеющий достаточным опытом управления техникой, робкий, нерешительный, физически и нравственно малозакаленный, может подвести своих товарищей, хуже того — поставить целое подразделение в критическую ситуацию, сорвать выполнение боевой задачи, что, собственно, с такими людьми и случалось в годы минувшей войны.

Вот почему подготовка будущих воинов в школах ДОСААФ не может ограничиваться военно-техническим обучением. Она должна быть связана с воинским и военно-патриотическим воспитанием, физической закалкой. Каким бы умелым и грамотным ни был водитель, все его знания и навыки уже при первой проверке в сложных условиях боя сведутся на нет, если он не имеет достаточных волевых качеств, слабо закален физически.

Бывшие автомотоклубы ДОСААФ, ставшие теперь автошколами, — самая многочисленная категория в числе наших штатных учебных организаций. И дело чести каждой автошколы готовить достойное пополнение для Советских Вооруженных Сил.

Вместе с подготовкой будущих воинов-водителей автошколы ДОСААФ обучают шоферскому мастерству сотни тысяч людей для народного хозяйства и автолюбителей. Только в 1974 году штатные учебные организации вместе со спортивно-техническими клубами Общества подготовили 1050 тысяч шоферов-профессионалов и свыше 300 тысяч водителей-любителей. К концу нынешней пятилетки эти цифры составят 1 миллион и 500 тысяч соответственно. Таковы сегодня масштабы деятельности наших автошкол! Точнее, с такой нагрузкой автошколы начинают финишный год девятой пятилетки, став преемниками автомотоклубов.

Принимая решение о переименовании клубов в школы, ЦК ДОСААФ СССР как раз и учитывал возросшие требова-

ния жизни. Потому и разговор — не о формальной замене одного названия другим, а о новых существенных задачах и требованиях, которые должны решать наши учебные организации в этом новом своем качестве.

Собственно, так и понимает свою роль подавляющее большинство коллективов автошкол. Понимает, что теперь прибавилось забот и хлопот, тяжелее стала ноша, выше ответственность. Пример тому—таганрогская автошкола ДОСААФ. Ее коллектив выступил инициатором социалистического соревнования в 1975, завершающем году пятилетки, взял повышенные обязательства — главным образом по улучшению качества подготовки водительских кадров. Инициативу таганрожцев подхватили автошколы в Хабаровске и Петрозаводске, Таллине и Владивостоке, Ташкенте и Ленинграде, Киеве и Тбилиси, Риге и Ереване — все учебные организации оборонного Общества. В ответ на Обращение Центрального Комитета КПСС к партии, к советскому народу многие наши автошколы на основе социалистического соревнования стремятся стать образцовыми учебными организациями, а путь к этому — прежде всего высокое качество обучения специалистов. **Дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами** — вот одно из основных требований, изложенных в постановлении ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ о Всесоюзном социалистическом соревновании за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1975 год и успешное завершение заданий девятой пятилетки. Это требование целиком относится к учебным организациям ДОСААФ. Применительно к автошколам это означает, что нужно самым тщательным образом пересмотреть свои возможности в сторону улучшения практической подготовки водителей, повышения водительского мастерства курсантов, готовящихся к воинской службе.

От армейских товарищей нам приходится порой слышать, что некоторые молодые шоферы чувствуют себя за рулем неуверенно, техническая подготовка их недостаточна, да и физическая закалка не всегда отвечает требованиям сегодняшнего дня. Что ж, против этих справедливых слов трудно возразить. Сделать все зависящее от нас, чтобы давать армии полноценных специалистов, — наша важнейшая задача. И мы не сомневаемся, что ее удастся решить. Перевод процесса обучения на новые рельсы, сопутствующий переименованию автомотоклубов в автошколы, открывает в этом направлении широкие перспективы.

Прежде всего, необходимо продолжать работу по дальнейшему совершенствованию учебно-материальной базы наших школ, смелее внедрять в учебный процесс современные технические средства обучения, применять автотренажеры и на этой основе добиваться резкого улучшения практического обучения курсантов. Большую роль в практическом обучении вождению машин играют хорошо подготовленные автодромы. К сожалению, у нас около 20 процентов автошкол не имеют еще полностью оборудованных автодромов, а 10 процентов — не располагают даже земельными участками под эти сооружения. Центральный Комитет ДОСААФ СССР оказывал, оказывает и будет оказывать всяческую помощь школам, но, думается, нельзя забывать и старой заповеди: «под лежачий камень вода не течет».

Руководителям автошкол следует проявлять больше инициативы, устанавливать деловые взаимоотношения с партийными и советскими органами на местах, добиваться выделения земельных участков под автодромы, находить подрядчиков. Опыт неопровержимо свидетельствует: там, где инициатива — там успех.

Думается, что областные и краевые комитеты, ЦК ДОСААФ союзных республик должны более энергично помогать начальникам автомобильных школ в создании при каждой школе хорошей учебной базы и, в частности, строительстве автодромов к 1 октября 1975 года, как это указано в директиве ЦК ДОСААФ СССР.

В серьезном улучшении нуждается учебно-методическая работа с преподавателями и инструкторами, повышение их специальных знаний. Опыт показывает, что там, где эта работа запущена, там занятия по изучению автомобиля, лабораторные занятия по техническому обслуживанию и вождению проходят с низкими показателями.

И не случайно IV пленум ЦК ДОСААФ потребовал от начальников школ ДОСААФ, областных и районных комитетов ДОСААФ резко улучшить эту работу, рассматривая ее как один из важнейших рычагов повышения качества подготовки специалистов. Интенсификация учебного процесса, улучшение его качества, и особенно практической выучки водителей, зависит прежде всего от преподавателей и инструкторов наших школ. Как прапорщики в армии и мичманы на флоте, мастера и инструкторы в учебных организациях ДОСААФ являются тем средним звеном, которое ближе всех стоит к курсантам, самым непосредственным образом влияет на их успехи в учебе. И потому нам предстоит еще больше поднять роль и значение этого звена, добиться того, чтобы в школах работали самые умелые и достойные люди, чтобы они могли не только своей профессиональной подготовкой, но и всем жизненным опытом воспитывать в курсанте лучшие качества воина-специалиста, воина-патриота.

Об этом должны всегда помнить начальники школ и принимать нужные меры для совершенствования методической работы с преподавательским и инструкторским составом.

Очевидно, с переводом обучения на новые рельсы следует в ближайшее время пересмотреть и программу. Представляется, что в ней должны отразиться и новый подход к тренажерной подготовке, и новая оценка роли автодромов, короче — все, что помогает выпускать водителей с прочными практическими навыками.

Сейчас уже даже неспециалисту ясно, что в автошколы приходят молодые люди с достаточно широким кругом интересов, с хорошим багажом знаний. В сочетании с новейшими методами и формами программированного обучения это создает благоприятные условия для успешного и быстрого усвоения ими теоретического курса. Вероятно, и эту особенность теперешнего этапа надо учесть в программе, сделав упор на практические занятия.

Несколько слов о спортивной работе в автошколах. Принимая решение о переименовании клубов в школы, ЦК ДОСААФ СССР обязал областные, краевые комитеты ДОСААФ не ослаблять спортивную работу. Начальники школ попрежнему, как это было в автомотоклубах, обязаны активнее развивать военно-технические виды спорта. Рекомендуется при каждой школе создать спортивный клуб с сохранением всех спортивных секций. Этот клуб работает под руководством начальника школы.

Переименование автомотоклубов в автошколы, безусловно, повлечет за собой и дальнейшее расширение и обновление материально-технической базы и упорядочение ее использования. Уже сейчас мы больше чем наполовину обновили парк автомобилей. Вместо хорошо послуживших, но морально устаревших ЗИЛ—164 и ГАЗ—51 школы получают современные отличные автомобили ЗИЛ—130, ГАЗ—66, ГАЗ—53. Нет сомнения, что в очень скором времени весь парк будет обновлен. Теперь главная задача состоит в том, чтобы правильно использовать эту технику. Нельзя мириться с тем, что учебные автомобили используются не по прямому назначению, что кое-где еще не изжиты приписки, формальное отношение к наезду часов. Избавиться от этих недостатков — значит в наших условиях повысить эффективность работы, делом ответить на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу.

Перевод обучения на новую, фундаментальную основу совпал с подготовкой к большому всенародному празднику — 30-летию Победы над фашистской Германией. Этим событием живет вся страна. Оно наполняет новым содержанием и всю политико-воспитательную работу в организациях ДОСААФ. Использовать эту обстановку, поднять уровень всей идейно-политической работы — задача всех преподавателей и инструкторов автошкол.

При этом следует помнить, что подлинный успех сопутствует воспитателям, которые умело сочетают военно-патриотическое воспитание с повседневной заботой о своих слушателях, находят живые, конкретные примеры, увязывают темы занятий с событиями дня. В автошколах следует активнее использовать имеющийся материал о воинах-автомобилистах, развивать патриотическое движение следопытов «Никто не забыт, ничто не забыто». В последнее время широкое распространение получил новый почин комсомольцев и молодежи «За себя и за того парня...» Для курсантов и выпускников автошкол это значит: учиться и служить так, чтобы выполнять задачи за двоих.

Год 1975-й — последний, завершающий год девятой пятилетки, год 30-летия великой Победы. Всенародное социалистическое соревнование в эти дни приобретает невиданный размах. Повсеместно принимаются встречные планы, рождаются патриотические почины. В этих условиях начинают свое новое существование преображенные автошколы ДОСААФ. И можно с уверенностью сказать: этот год станет для них годом роста, годом новых достижений.



По адресам героев-водителей

Экспедиция журнала «За рулем»

ТРОЕ

ВСТРЕЧА ПЕРВАЯ, ЗАПЛАНИРОВАННАЯ

В Джубге я повернул ИЖа направо. И как только миновал Горячий Ключ, перед глазами распахнулась степь, обожгло лицо ее сухое хлебное дыхание, и пришло то ощущение, которое потом не покидало меня много дней: Кубань пахнет хлебом. К вечеру мне стало казаться, что хлебом пропах даже мой мотоцикл. С этим чувством я и въехал в станицу Мирскую.

Искать дом Ивана Андреевича Самодеева не пришлось. Первый же встреченный у околицы мотоциклист начал было объяснять дорогу, но потом, оценивающе окинув взглядом припудренные дорожной пылью кожаный костюм и оранжево-белый ИЖ, коротко сказал: «Поехали, покажу». Миновав одну улицу, вторую, мы оказались на краю станицы, у самой железной дороги.

— Вот их дом, — мой провожатый кивнул и укатил.

Так я приехал к человеку, чье имя знает едва ли не каждый школьник не только в Мирской, но и в далеком отсюда латвийском городе Елгаве.

Иван Андреевич оказался дома и сам вышел навстречу: невысокий, плотный, с коротким ежиком седых волос.

В тот первый вечер мы вроде бы не собирались говорить о войне, просто знакомились, присматривались друг к другу. Я рассказывал о Москве, о журнале, о нашей экспедиции по адресам героев-водителей. Иван Андреевич — о совхозных делах, о ферме, где он трудится. Потом вышли на улицу — подышать перед сном, как сказал хозяин, и уселись на скамеечке у ворот.

Станица засыпала. Не умолкая трещали цикады. Вторя им, на далеком поле рокотал мотор. Мы долго сидели молча. А когда Иван Андреевич нарушил молчание, я понял: он думает о былых походах, о делах своих однополчан.

— Тогда, в июле сорок четвертого была почти такая же ночь, — сказал он задумчиво, — только гораздо светлей. На севере вообще ночи светлые, да еще середина лета, да еще луна — видно было как днем.

Он помолчал, — наверно, вспоминая подробности той далекой ночи, — потом заговорил опять.

— Сорок четвертый год — не то, что начало войны. Солдаты научились оценивать обстановку. Еще днем мы почувствовали, что затевается что-то важное.



Фото из красноармейской газеты «Удар по врагу», 1945 г. Справа налево: Герои Советского Союза капитан Л. П. Ляхов, гвардии лейтенант Г. И. Прутко, гвардии капитан Т. И. Соловьев, гвардии капитан Г. Г. Галуза, гвардии сержант И. А. Самодеев, гвардии лейтенант Н. В. Буйнов.

И, как всегда в таких случаях, начали снова осматривать машины, заправлять баки, — словом, готовиться к любой неожиданности. Потом нашего командира роты вызвали к начальству. Это было уже верным признаком. Все знали: если вызывают — значит, разведчикам предстоит операция. Не ошиблись мы и на этот раз. Он вернулся и стал отбирать людей в свою группу. Назвал двадцать пять человек. В их число попал и я...

И Иван Андреевич, все больше увлекаясь, рассказал о знаменитом рейде группы разведчиков к Елгаве, о том ночном броске, который помог нашим частям молниеносно овладеть городом. То, что Иван Андреевич именно за этот рейд был удостоен звания Героя Советского Союза, было мне известно. А в эту ночь я узнал, что, кроме Самодеева, стал Героем и его командир, гвардии капитан Галуза. И еще я узнал, что Галуза живет в Москве.

— Мы ж совсем недавно, недели две назад, виделись с ним в Елгаве, — сказал Иван Андреевич. — Ветеранов третьего гвардейского механизированного корпуса пригласили на празднование тридцатилетия освобождения города. Встретился я там с командиром, встретился с Николаем Васютой, с другими товарищами. Вспомнили былое. Постояли над могилами друзей. Побывали даже на том месте, где нас подбил бронепоезд. Если б мне не показали: «Вот здесь», — сам бы сразу не узнал, так все изменилось. Тридцать лет все-таки прошло. Не шутка.

— А что, за эти тридцать лет вы ни разу в тех местах не были, впервые выбрались? — спросил я.

— Был, пять лет назад, — ответил Иван Андреевич. — Тогда отмечали двадцатипятилетие. Людей было поменьше. Видно, не все еще отыскались. До сих пор помню и горжусь тем, что вместе с другими своими товарищами закладывал тогда первый камень в фундамент будущего автозавода в Елгаве. Могу считать себя теперь причастным к выпуску латвийских автомобилей.

— А адрес Галузы у вас есть? — спросил я.

— Вот беда, — сокрушенно всплеснул он руками, — где-то записывал, точно помню. Но сколько ни пытался найти — так и не смог. Да вы его отыщете, не такой он человек, чтобы его не найти....

ВСТРЕЧА ВТОРАЯ, НЕ ЗАПЛАНИРОВАННАЯ

Электричка, погромыхивая на бесчисленных стрелках и стыках, наконец выбралась из хитросплетения железнодорожных узоров, приостановилась на какую-то минуту и тут же покатила дальше, оставив меня на маленькой платформе. Здесь, на станции Стройка, живет Григорий Григорьевич Галуза. Только вчера мы говорили с ним по телефону и условились о встрече. А поначалу все было непросто.

Первый тур поисков завел в тупик: выяснилось, что Галуза в Москве не проживает. И только спустя много дней был найден его адрес. Оказалось, что живет он в Балашихинском районе Московской области. Удалось узнать и некоторые подробности. Бывший гвардии капитан демобилизовался в звании подполковника, работал инженером на литейно-ме-

ИЗ ОДНОЙ РОТЫ

ханическом заводе, а сейчас он заместитель председателя Салтыковского поселкового Совета.

И вот состоялась эта встреча, которую прежде мы не планировали, но на которую втайне надеялись: ведь должна же экспедиция вовлечь в свою орбиту новых людей, осветить новые имена.

Григорий Григорьевич по-военному подтянут, удивительно свеж и бодр. О себе почти не говорит. Едва затрагиваю эту тему, тут же уводит разговор в сторону: «А вот был у нас один разведчик...» Тогда я прошу рассказать о Самодееве. И Григорий Григорьевич охотно соглашается.

— Наш корпус формировался в лесах на Саратовщине. Получили мы семнадцать броневиков БА—64 с горьковского завода. Сопровождавших их водителей зачислили в отдельный разведбатальон. Среди них был и Иван Самодеев. Первый бой части корпуса приняли 19 ноября 1942 года, замыкая кольцо окружения сталинградской группировки фашистов. Пять суток тогда почти не спали разведчики. Метель, мороз, голая степь — трудно приходилось и машинам и шоферам. Нужно было все время искать дороги, свои части, нащупывать противника, а боевого опыта не хватало. Помню, еще при формировании Самодеев все просился на танк, — он ведь до войны в своем совхозе был трактористом, — но уже в те первые боевые дни подружился с машиной и иначе как «бронюшкой» ее не называл.

О днях сражения под Сталинградом говорить не буду — все равно не добавлю ничего нового к тому, что уже написано, показано в кино. Скажу лишь, что наш корпус с честью справился со своими задачами — не зря же он после этого стал именоваться третьим гвардейским Сталинградским механизированным.

Потом мы освобождали Кубань. По теперешним понятиям двести километров — не расстояние. А тогда наша девятая бригада прошла с боями в двухстах километрах севернее Мирской — родной станицы Самодеева, — но он не мог туда попасть. А как он об этом мечтал — словами не передать. В станице остались его родители, и все то время, пока на Кубани хозяйничали гитлеровцы, Ивана мучила неизвестность. Позже выяснилось, что родители остались живы, хотя хату фашисты сожгли.

Боевые дела солдата неотделимы от дел его части. А рассказать о всем пути бригады довольно сложно. Это и бои за Днепр, и освобождение Белоруссии, Прибалтики...







Слева направо

Разведчик Сергей Васюта (слева). Фото 1943 года.

И. А. Самодеев. Фото 1974 года.

Г. Г. Галуза. Фото 1970 года.

Тут Григорий Григорьевич взглянул на часы и заторопился.

— Вы извините, — сказал он. — Я должен встретиться еще с одним товарищем. Вернусь быстро, а вы пока посмотрите вот это. Я думаю, заинтересуетесь, — и придвинул ко мне кипу газет и книги.

Газеты были старые, пожелтевшие, с рваными краями. Я взял первую. «Удар по врагу» — так она называлась. С ее страниц повеяло войной. «Смерть немецким оккупантам!» «Прочти и передай товарищу!»

И сразу отодвинулась куда-то обжитая уютная квартира. Что-то делала по хозяйству Татьяна Константиновна — жена Галузы. Галя, его дочь, в чем-то убеждала совсем маленькую Танюшку — внучку Григория Григорьёвича. А я уже был далеко от Москвы, переживал радости и беды 3-го гвардейского... Конечно, все прочесть тогда не удалось. Но позже я достал обе книги: «От Волги до Балтики» члена-корреспондента АН СССР ветерана корпуса А. М. Самсонова и сборник «Герои и подвиги». Прочел и газеты. И потому теперь можно рассказать и о Галузе и о Самодееве даже то, о чем сами они умолчали.

Григорий Галуза службу в армии начал в 1938 году. Парень он был по тем временам образованный — окончил киевский пищевой техникум, и потому сразу направили его в полковую школу, в город Томск. Уже во время учебы он выделялся среди товарищей. Был командиром отделения, старшиной роты. С фашистами встретился при обороне Киева. Показал себя и здесь и был направлен на офицерские курсы «Выстрел». Потом снова фронт. Два ранения. Когда Иван Самодеев только готовился к своим первым боям, Григорий Галуза принял разведроту 8-й (позже ставшей 9-й) механизированной бригады.

И вот тут, в разведке, полностью проявилось его дарование. От природы сдержанный, Галуза умел в любых обстоятельствах сохранять хладнокровие, а когда нужно было — мог принять самое дерзкое, неожиданное решение. Очень часто это выручало разведчиков. И вскоре о нем и его солдатах стали рассказывать легенды. Да и как не рассказывать! Вот хотя бы такой случай.

Части бригады теснят противника из Белоруссии. Разведчики Галузы все время на острие боевых действий. В небольшой городок Сенно они влетели так стремительно, что немцы не успели взорвать заранее заминированный мост, угнать состав с награбленным добром. Появление русских было столь неожиданным, что опешившие фашисты сдавались в плен десятками. Отправив несколько бойцов конвоировать пленных, Галуза остался вдвоем с ординарцем Василием Кононовым, пареньком из Подмосковья. И в это время на одной из улиц навстречу им вывернулся немецкий грузовик, полный автоматчиков.

Сейчас трудно объяснить, что подумали фашисты, когда посреди улицы перед автомобилем вырос советский офицер с пистолетом и скомандовал «Стой! Руки вверх». Вряд ли даже появление автоматчика рядом с офицером могло убедить их в бесполезности сопротивления. Но как бы там ни было, фашисты без единого выстрела побросали автоматы. И еще одна колонна пленных отправилась в наш тыл....

Лежат передо мной пожелтевшие военные фотографии из семейных архивов Галузы и Самодеева. Я вчитываюсь в строки старой корпусной газеты. И все очевиднее становится, что в тот елгавский рейд отбирали людей самых храбрых, таких, что каждый стоил десятерых. И неспроста командовать ими поручили Григорию Галузе — очень уж ответственное дело было им доверено.

Обстановка к концу июля 1944 года сложилась таким образом, что после взятия Шяуляя дальнейшее продвижение частей на запад задерживалось. Тогда 3-й мехкорпус и 51-ю армию повернули от Шяуляя на Елгаву.

Смысл операции сводился к тому, что небольшая подвижная разведгруппа Галузы должна была, опрокинув передовой заслон гитлеровцев, выйти на шоссе Шяуляй—Рига и двинуться по нему к Елгаве. Напутствуя разведчиков, командир корпуса генерал В. Т. Обухов сказал: «Мы надеемся на вас! Действуйте смело и решительно! Возьмем Елгаву — там уже нас ничто не задержит до самой Балтики».

Оставалось тридцать минут до полуночи, когда разведгруппа в составе 25 человек на трех броневиках, трех бронетранспортерах в сопровождении двух танков вырвалась на шоссе. Вслед за ней двинулся передовой отряд, а ровно в полночь выступили главные силы.

Фашисты были настолько ошарашены, что практически не сумели оказать сопротивления. Разведгруппа на предельно возможной для машин скорости углублялась в немецкий тыл. Шоссе было пустынным. Одиночные автомобили и повозки разведчики уничтожали гранатами, а то просто таранили, сбрасывали в кювет. Неожиданность и скорость были верными их союзниками и на этот раз.

Когда группа приблизилась к мосту через речку Мушу, гитлеровцы еще ничего не подозревали. На своем посту стоял регулировщик, рядом расположились саперы, готовые взорвать уже заминированный мост. В считанные минуты они были уничтожены. Мост остался цел, а разведчики снова ринулись вперед.

В город Ионишкис первым на своем броневике ворвался Иван Самодеев. Шел второй час ночи. Город жил обычной тыловой жизнью: в ночных ресторанах пили немецкие офицеры, у складов стояли часовые, за оградой, на площади спали солдаты. Внезапный удар вызвал такую панику, что фашисты выскакивали из домов кто в чем и разбегались кто куда. В перестрелке Иван Самодеев был дважды ранен, но продолжал вести автомобиль.

Оставив передовому отряду довершать разгром гарнизона в Ионишкисе, разведгруппа продолжила движение к Елгаве. Однако теперь не приходилось рассчитывать на неожиданность: налет на Ионишкис не мог пройти незамеченным. Противник привел в готовность все свои резервы и бросил навстречу гвардейцам мотопехоту и танки.

Бой был коротким. Галуза на своем бронетранспортере протаранил три фашистских автомобиля с пехотой. Два немецких танка были сожжены нашими танкистами, один захвачен. Оставшуюся без прикрытия пехоту уничтожили.

Уже перед самой Елгавой в 4 часа 30 минут 28 июля отряд Галузы встретился с бронепоездом — шоссе здесь близко подходило к железной дороге, и немцы это учли. Пушки бронепоезда заранее были нацелены на шоссе и били без промаха. Прямым попаданием в дверцу бронетранспортера были убиты его командир Погодин и водитель Крутиков. Галуза, пулеметчики Юров и Савин, радист Кожедуб получили ранения. Подбит был и другой бронетранспортер, выведен из строя броневик Самодеева. Потерявшего сознание Самодеева вытащили из машины друзья. Оставшиеся в живых подобрали раненых и укрылись в овраге. В бой с бронепоездом вступили танки, потом подошел передовой отряд. Бронепоезд был обезврежен. Но об этом ни Галуза, ни Самодеев тогда не знали. Они выполнили свой долг, как и те, кто погиб. Они помогли корпусу за одну короткую летнюю ночь продвинуться на 80 километров вперед и сохранить сотни, тысячи жизней.

Позже Татьяна Константиновна (она тоже бывшая фронтовичка!) рассказала, что Григорий Григорьевич был ранен очень тяжело, его даже посчитали убитым. Галузу уже хоронили, когда он застонал. Это его и спасло.

Сам он об этом рассказывать не стал. Сказал только: «Было». И снова перевел разговор на другое: «А вы слышали о Сергее Васюте?!»

ВСТРЕЧА ТРЕТЬЯ, КОТОРАЯ НЕ МОГЛА СОСТОЯТЬСЯ

Да, я слышал о Сергее Васюте. Впервые о нем упомянул еще в Мирской Иван Андреевич Самодеев. Сначала он даже не о нем заговорил, а о его брате, Николае, а когда я стал расспрашивать, рассказал о Сергее. Потом о нем вспомнил Григорий Григорьевич. И третий раз я встретился с Сергеем Васютой на страницах книги «От Волги до Балтики». С живым Васютой встреча не могла состояться. Не дожил до победы Герой Советского Союза гвардии младший сержант водитель броневика Сергей Трофимович Васюта. Пал смертью храбрых под городом Гадяч, у села Тетюревщины. И гибель его была такой же честной, как и вся короткая яркая жизнь.

Родился Сергей Васюта в 1922 году. В армию пришел в 1940-м. В 9-ю бригаду попал вместе с Иваном Самодеевым, когда сопровождал броневики. Стал он водителем, разведчиком. Спокойный и серьезный донбасский паренек сразу завоевал общую симпатию, стал любимцем роты. Новичков в роте было немало, а Сергей, фронтовик «со стажем», о многом мог рассказать.

Только не очень любил Васюта беседовать о войне. Зато о родной Украине готов был говорить часами. Как и Самодеев, он тосковал, не получая известий от родных: в Донбассе были фашисты. Уже в боях под Сталинградом Васюта показал такое мужество, проявил столько мастерства, что его по праву стали считать одним из лучших разведчиков.

В феврале 1943 года наши войска освободили город Шахты. Сергей встретился с младшим братом, Николаем, который спасся от фашистской неволи, спрятавшись в шахте. Не мог Сергей оставить брата—очень уж тот упрашивал взять его с собой. Командование не стало возражать: к этому времени разведчика Васюту знали уже и за пределами бригады. И в разведроте появился первый «семейный» экипаж броневика.

Просуществовал он, к несчастью, недолго. В августе разведрота выполняла самые сложные задания, совершила несколько глубоких рейдов в немецкие тылы. Братья сражались храбро. Только 17 и 18 августа они лично уничтожили несколько десятков фашистов, вывели из строя не одну пушку, добыли в разведке ценные документы, захватили пленных. Но в этих боях оба брата были ранены. Николай — тяжело, его отправили в тыл. Сергей — легко, он остался в строю и продолжал сражаться за двоих. Только теперь уже не за рулем броневика, а за рычагами легкого танка Т—70. Вскоре, 8 сентября произошел его последний бой с фашистами.

— В тот день Сергей отправился в разведку, — рассказывал Иван Андреевич Самодеев. — Было их в танке трое: командир лейтенант В. Г. Заикин, стрелок Н. В. Белоножко и Сергей — механик-водитель. На малом «газу», почти бесшумно, используя любые неровности — Сергей был очень опытным водителем, — он провел танк в расположение противника. И тут, в лощине у села Тетюревщины разведчики обнаружили большое скопление пехоты, много пушек. Видно, очень уж велико было искушение использовать неожиданность — и они ворвались в лощину, в буквальном смысле слова сея вокруг смерть. Наверно, все бы обошлось, но танк неожиданно попал в глубокую яму и остановился. Этого было достаточно. Стоявшая в кустах пушка со второго выстрела подожгла неподвижную мишень. Заикин был смертельно ранен и сгорел в танке. Сергей Васюта и Николай Белоножко успели выскочить и отстреливались, пока были патроны. Когда же фашисты окружили разведчиков и хотели взять живыми, Сергей взорвал их и себя гранатой. Жил героем — и умер героем. Это уж точно.... На другой день гитлеровцев выбили из села. Героев похоронили в пяти километрах от Гадяча на опушке. Вся бригада поклялась на их могиле отплатить фашистам. И клятву сдержала, сбросила их в море. Вместе со всеми сражался до конца войны и вернувшийся в строй Николай Васюта. Теперь уже он бил врага за двоих...

Много лет отделяет нас от описанных здесь событий. Распаханы поля былых сражений. Мирным трудом заняты люди. Иван Андреевич Самодеев работает в своей родной станице. Григорий Григорьевич Галуза, хоть и подошло ему время получать законную пенсию, не оставляет своего поста в поселковом Совете. Они рядом с нами — живые Герои Великой Отечественной.

И точно так же рядом с нами те, кто отдал жизнь за Родину.

В Волгоградской школе № 16 на торжественных линейках отдают рапорт пионеры дружины имени Сергея Васюты. В донбасском городе Шахты его имя присвоено улице. В селе Веприк, на Полтавщине, недалеко от места его последнего боя, центральная улица села названа именем Васюты. Его же имя присвоено здесь средней школе. Останки героя перенесены в центр села — в братскую могилу, над ней не увядают цветы. А пока живет в людях память о человеке — до тех пор и сам он живет среди людей.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спецкор «За рулем»

Краснодарский край — Московская область

Навстречу 30-летию Победы

ВЕЛИКОМУ ПОДВИГУ ПОСВЯЩАЕТСЯ

Важнейшая цель пропагандистской и агитационно-массовой работы в связи с подготовкой и празднованием 30-летия Победы — всемерно способствовать мобилизации трудящихся, воинов армии и флота на успешное выполнение решений XXIV съезда партии и социалистических обязательств в соревновании за досрочное выполнение и перевыполнение планов 1975 года и пятилетки в целом.

Знаменательно начался тысяча девятьсот семьдесят пятый для комсомольцев и молодежи Москвы. 8 января пятьсот пятьдесят лучших комсомольцев столицы, лучших молодых ударников пятилетки шеренгой прошли вдоль кремлевских стен, обнажили головы у входа в Мавзолей. Возложили венки к могиле Неизвестного солдата. Потом — Центральный музей Вооруженных Сил. Зал Победы. Торжественная тишина. Замерли у Знамени Победы юноши и девушки. Это передовики соревнования, завоевавшие своим трудом, отличной учебой почетное право сфотографироваться у легендарного стяга, взметнувшегося 30 лет назад над поверженным рейхстагом. Рядом с молодыми — ветераны, герои войны... День закончился торжественным митингом, на котором молодежь приняла приветственное письмо Генеральному секретарю ЦК КПСС Л. И. Брежневу. В своем ответном послании комсомольцам Москвы — победителям социалистического соревнования Л. И. Брежнев писал:

«Участникам Великой Отечественной войны особенно дорого то, что вы глубоко чтите светлую память павших в боях за Советскую Отчизну, равняетесь на подвиг героев. Уверены, что ваш патриотический призыв в год 30-летия великой Победы работать и за тех, кто остался на полях сражений с фашизмом, подхватит вся молодежь страны».

Несколько дней спустя в столице состоялся митинг комсомольцев и молодежи, посвященный письму товарища Л. И. Брежнева. Быть достойными подвига старших поколений, упорно овладевать знаниями, вместе со всем народом участвовать в построении коммунизма — так сказано в решении, принятом комсомольцами на митинге. Призыв этот подхватили сотни тысяч юношей и девушек всей страны. Их боевые девизы: «Пятилетке — победный финиш!», «Все для трудовой победы!», «Работать за себя и за того парня!..»

Это всего лишь один пример того, как советские люди, наша молодежь начали завершающий год пятилетки, год 30-летия великой Победы. С первых дней он отмечен новым размахом социалистического соревнования, развернувшегося в городах и селах, в армии и на флоте, в организациях ДОСААФ в ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу.

Подготовка к 30-летию Победы включает целый комплекс военно-патриотических мероприятий, разработанных Главным политическим управлением Советской Армии и Военно-Морского Флота, ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ СССР, другими организациями. Уже прошел месячник оборонно-массовой работы, состоялись военно-научные конференции, в которых приняли участие видные военачальники, герои войны, ученые. Широко развернуты общественно-политические чтения «30 лет великой Победы». В общеобразовательных школах, в профтехучилищах проходят «Уроки мужества». Студенческая молодежь включилась во Всесоюзный агитпоход по стране, посвященный юбилею.

Впечатляющим событием нынешней весны стали слеты отличников, проводимые на базах лучших учебных организаций ДОСААФ в масштабе областей, краев, союзных республик. Большое значение придается встрече лучших воинов-комсомольцев армии и флота с ветеранами войны и труда, организуемой Министерством обороны СССР и ЦК ВЛКСМ в конце апреля.

Сотни тысяч юношей допризывного и призывного возраста участвуют сегодня в смотре-конкурсе комсомольских и досаафовских организаций по военно-техническому обучению молодежи, совершенствованию материально-технической базы для дальнейшего развития учебной и спортивной работы.

С 30 апреля по 11 мая у всех памятников и обелисков воинам, павшим в боях за Родину, будут установлены почетные караулы. Часовыми встанут лучшие пионеры, комсомольцы, члены ДОСААФ — молодые рабочие, колхозники, студенты, школьники. Здесь пройдут массовые митинги трудящихся. Их высокий девиз: «Никто не забыт, ничто не забыто!»

Подготовка к 30-летию Победы ознаменована новым размахом спортивно-массовой работы, привлечением комсомольцев, досаафовцев к сдаче нормативов комплекса ГТО, к активному участию в VI летней Спартакиаде народов СССР, в том числе в технических видах спорта.

Великой дате посвящается VII Всесоюзный слет победителей похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, который намечается провести в Волгограде в сентябре. Состоятся также автомотопробеги по социалистическим странам, народы которых с благодарностью чтят память о Советской Армии — армии-освободительнице.

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА — ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!

Оборонное Общество в годы войны 1941—1945*

● Отмечая заслуги осоавиахимовцев в повышении боеспособности партизанских отрядов, С. А. Ковпак в книге «Солдаты Малой земли» писал: «Здесь, в условиях тяжелой партизанской действительности, нам всем очень понадобились знания военного дела, приобретенные в кружках Осоавиахима, пригодился и опыт бывших активистов-осоавиахимовцев».

● В марте 1942 года ЦК ВЛКСМ и ЦС Осоавиахима приняли совместное постановление «О военном обучении женщин», в котором обязали местные организации развернуть широкую работу по подготовке из числа девушек шоферов, парашютистов, телеграфистов, радистов-операторов, телефонистов и других специалистов. Эта работа дала ощутимые результаты: ряды Красной Армии и Флота пополнились смелыми патриотками, которые проявили в боях с врагом высокий героизм и отвагу.

Всего в рядах Вооруженных Сил в годы войны было более 300 тысяч девушек-комсомолок членов Осоавиахима, из которых 66 стали Героями Советского Союза, а 100 тысяч награждены орденами и медалями.

● Подлинно массовая подготовка боевых резервов для Вооруженных Сил и партизанских отрядов, организованная с первых дней войны на ленинских принципах всеобщего военного обучения народа, явилась одним из важнейших резервов пополнения действующей армии. В танковых войсках и пехоте, в авиации и артиллерии, на кораблях Военно-Морского Флота и в партизанских отрядах — всюду воспитанники оборонного Общества, воины, овладевшие боевым мастерством в системе Всевобуча, несли высоко звание защитников Родины.

● Из 2785 военных летчиков, удостоенных звания Героя Советского Союза, более 870 получили начальную летную подготовку в аэроклубах Осоавиахима.

● 250 тысяч танкистов за мужество и отвагу в боях с врагом награждены орденами и медалями. 1142 из них удостоены звания Героя Советского Союза. В числе награжденных — большой отряд механиков-водителей и других членов танковых экипажей, которые первое знакомство с мотором получили в кружках и на курсах оборонного Общества.

● 145 миллионов тонн грузов за годы войны было перевезено автомобильным транспортом. В дни Сталинградской битвы перевозки боеприпасов, продовольствия и других грузов осуществляли 27 тысяч автомобилей. 152 дня и 152 ночи работала «Дорога жизни» на льду Ладоги. Только 17-я отдельная автотранспортная бригада, обслуживавшая ледовую трассу, имела девять батальонов с 4000 автомобилей. Еще более широко использовался автотранспорт в последующих сражениях — под Курском, на Днепре, в Белоруссии, в Висло-Одерской, Берлинской операциях. В боях за Берлин автотранспорт каждого из четырех фронтов (1-й и 2-й Украинские, 1-й и 2-й Белорусские) перевез примерно по 1 миллиону тонн грузов. Суточный пробег машин достигал 350 километров и более.

Каждый второй-третий водитель автотранспортных подразделений был обучен шоферской профессии в Осоавиахиме. Некоторые подразделения, например той же 17-й отдельной автотранспортной бригады, действовавшей на Ладоге, или 20-й автомобильной бригады, отличившейся в боях за освобождение Бухареста, на три четверти состояли из водителей — бывших курсантов Осоавиахима.

● Под руководством Коммунистической партии в стране с самого начала войны были приняты необходимые меры по усилению военно-патриотического воспитания народа, повышению боевого духа советских людей. На фабриках и заводах, в колхозах и совхозах широко использовались самые разнообразные формы пропаганды и агитации, направленные на воспитание у каждого человека чувства личной ответственности за защиту Родины. Самое деятельное участие в этой работе приняли осоавиахимовские организации.

*Продолжение. См. «За рулем», 1975, № 1, 2, 3.

На этих страницах мы представляем оборонные общества братских Венгрии и Польши, знакомим с достижениями их национальной автомобильной промышленности. О значении послевоенного тридцатилетия для развития экономики ВНР и ПНР, о наших торговых контактах, осуществляемых по планам социалистической интеграции, рассказывают руководители внешнеторговых предприятий этих стран.

1975-й год — год знаменательных дат, связанных с 30-летием разгрома гитлеровской Германии и освобождением Советской Армией многих стран Европы, с началом больших социальных перемен в этих странах, образованием лагеря социализма.



Венгерский оборонный Союз

Венгерский оборонный Союз, как таковой, существует с 1967 года. Раньше патриотическая оборонная организация именовалась иначе — Оборонно-спортивный Союз. У него, в свою очередь, были предшественники: Союз борцов за свободу и Авиационный союз Венгрии, из которых он и образовался.

Венгерский оборонный Союз унаследовал от этих организаций лучшие традиции, перенял их опыт патриотического воспитания трудящихся, но вместе с тем получил новую структуру. Основой его стали не первичные организации, как было прежде, а клубы, создаваемые на заводах и фабриках, в сельских поселках, в учреждениях и учебных заведениях. Сейчас в Венгрии около 5 тысяч таких клубов.

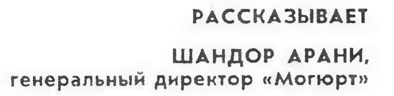
Главные задачи Венгерского оборонного Союза перекликаются с задачами нашего оборонного Общества. Как и ДОСААФ СССР, он совместно с партийными, государственными и общественными организациями воспитывает население в духе патриотизма, ведет оборонно-массовую работу, главным образом с молодежью, проводит оборонно-спортивную работу, готовит кадры специалистов для армии.

В соответствии с этими задачами клубы специализируются по разным направлениям: стрелковые, радио, модельные, подводников, авиационные. Шоферов, как для армии, так и автолюбителей, готовят автошколы. Они созданы в каждой области. Кроме того, существуют технические клубы, где готовят не только шоферов, но и мотоциклистов. Клубы располагают ремонтными мастерскими, содействуют работе кружков в школах, широко проводят соревнования по мотомногоборью, в которые включаются такие элементы, как знание материальной части и правил движения, фигурное вождение, стрельба, гранатометание.

На Венгерский оборонный Союз возложена задача развития массовых видов военно-прикладного спорта. При Союзе действуют общественные организации — федерации по техническим видам спорта. Союз помогает федерациям в подготовке соревнований, обеспечивает спортсменов техникой, организует на базе клубов тренировочную работу.

Из года в год расширяются и крепнут дружеские связи между Венгерским оборонным Союзом и ДОСААФ СССР. Регулярно проводится обмен делегациями для изучения опыта работы, организован обмен периодической литературой, постоянные контакты поддерживаются в технических видах спорта. Товарищеский обмен опытом помогает добиваться новых успехов в оборонно-массовой работе, способствует совершенствованию мастерства спортсменов.





РАССКАЗЫВАЕТ

ШАНДОР АРАНИ,
генеральный директор «Могюрт»

30 лет прошло с тех пор, как бойцы Советской Армии изгнали последние отряды немецко-фашистских захватчиков с территории Венгрии. Наступил новый этап в ее истории. После четырехвекового гнета иностранных властей открылась возможность независимого свободного государственного существования.

Начало было нелегким. Страна лежала в руинах. Большая часть заводов демонтирована бежавшими фашистами. Рабочие голодали. Одна из первоочередных задач — возобновление городского движения и восстановление транспортных связей между городами и селами.

Предшественнику нашего предприятия, «Могюрту» тогдашних времен, отводилась большая роль уже в этой работе. Его задача — сегодня это трудно себе представить — заключалась в том, чтобы собрать по всей стране остатки автомобилей и быстро ввести в строй; о запасных частях и оборудовании нечего было и говорить. И все же удалось! Жизненной силой и трудолюбием венгерских рабочих за короткое время было создано множество ремонтных станций. Началось автомобильное движение (парк, конечно, состоял из машин самых разных), налаживался товарообмен.

Наступил этап послевоенного восстановления и перестройки страны. Это был период острой борьбы: борьба шла против оставшихся представителей старого господствующего класса, а также за власть трудящихся и развитие социализма. В 1948—1949 годах венгерский рабочий класс прочно взял власть в свои руки и национализировал крупные предприятия. С этого началась и современная история венгерской автомобильной промышленности. Были восстановлены или вновь основаны крупные предприятия, которые потом стали базой венгерского автомобилестроения: завод «Икарус», фабрика «Чепель», вагоно- и машиностроительный завод в городе Дьёре. В это же время был сформирован как государственное предприятие, осуществляющее внешнюю торговлю всей продукцией автомобильной промышленности, «Могюрт».

В 1966 году наше Правительство объявило государственную программу развития автомобилестроения на основе значительных капиталовложений, и с того времени эта новая для страны отрасль идет вперед быстрыми темпами.

В центре программы было развитие производства автобусов. Его интересам было подчинено производство дизельных двигателей, задних мостов, коробок передач, других агрегатов. Венгерские конструкторы стремились к тому, чтобы их машины полностью соответствовали многогранным потребностям массового движения, были удобными, красивыми и по техническим показателям стояли на уровне лучших мировых образцов. Этой цели частично уже удалось достичь. Семейство «200» «икарусов» имеет большой спрос на четырех континентах мира. В нынешнем году выпуск венгерских автобусов превысит 10 000, а экспорт составит около 8500.

Основной их потребитель — социалистические страны. В одном только Советском Союзе уже больше 28 000 «икарусов», эксплуатируемых в 400 автобусных парках. Они хорошо зарекомендовали себя в самых разных климатических условиях. Многие машины уже достигли миллиона километров пробега. Советские исследовательские институты, транспортные организации, непосредственно автобусные парки оказали нам большую помощь в разработке научно обоснованных требований к конструкции отдельных типов «икарусов», в многостороннем испытании экспериментальных образцов.

Это сотрудничество все время расширяется. Советские и венгерские специалисты уже работают совместно над конструкцией семейства советско-венгерских автобусов, проектируют для них автоматические коробки передач, газовые турбины. Такое объединение сил сократит срок подготовки новых машин.

Наша страна развивает международное социалистическое сотрудничество, специализацию и кооперацию во многих областях производства. В автомобилестроении мы сосредоточили свои силы на автобусах за счет среднегабаритных грузовиков и тракторов, которые можем ввозить из социалистических стран, в первую очередь из Советского Союза, в большом количестве и хорошего качества.

Хорошим примером интеграции может служить сотрудничество ВНР и СССР в производстве легковых автомобилей. Венгрия не выпускает таких машин и, чтобы как можно успешнее удовлетворить растущие потребности населения, включилась в работу Волжского автозавода в форме кооперации. Наши предприятия поставили уже больше 1 миллиона комплектов для «жигулей»; каждый комплект состоит из 18 видов деталей. А взамен мы получили 50 000 автомобилей ВАЗ. Всего же у нас почти 100 тысяч «жигулей».

В советско-венгерских контактах, как и вообще в торговле между странами — членами СЭВ, все более значительное место занимает товарооборот на основе кооперации, и сотрудничество в области автомобильной промышленности является, пожалуй, одной из самых характерных черт развития социалистической интеграции.

Многие результаты работы нашей автомобильной промышленности мы покажем на юбилейной выставке «30 лет Народной Венгрии», которая открывается в апреле этого года на ВДНХ в Москве.

В эти дни во всех социалистических странах идет разработка народнохозяйственных планов на 1976—1980 годы. Наше внешнеторговое предприятие «Могюрт» готовится к тому, чтобы в следующей пятилетке способствовать динамичному развитию товарооборота между нашими странами и поднять на более высокий уровень автомобильный транспорт.

4 апреля — 30 лет со дня освобождения Венгрии от фашистских захватчиков, венгерский национальный праздник, 21 апреля — 30-летие подписания Договора о дружбе, взаимной помощи и послевоенном сотрудничестве между СССР и Польшей.



РАССКАЗЫВАЕТ

Зигмунт ДРОЗДА, генеральный директор «Поль-Мот»

Тридцатилетие Договора о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи между Советским Союзом и Польской Народной Республикой — большая дата в жизни наших народов. Этот договор стал не только гарантией независимости ПНР, но также источником ее политических и экономических достижений.

На основе сотрудничества с Советским Союзом польский народ получил возможность в сравнительно короткие сроки восстановить разрушенное войной хозяйство и преобразить страну в современное индустриальное государство, занявшее теперь десятое место в мире по уровню промышленного производства.

Значительное место в общем объеме производства нашего машиностроения занимает продукция автомобильной промышленности. Тридцать лет назад в Польше ее практически не существовало, так как имевшиеся ранее небольшие заводы были во время войны полностью разрушены. Так что существующие теперь многочисленные производственные предприятия автомобильной промышленности полностью относятся к достижениям Народной Польши — все они построены в течение тридцати послевоенных лет.

Благодаря помощи, оказанной Советским Союзом, уже в 1948 году был начат выпуск грузовиков. В 1951 году по советской лицензии было организовано производство легковых автомобилей марки «Варшава».

В послевоенный период советские друзья оказали нам весьма большую помощь в обучении инженерно-технических кадров для нарождающейся автомобильной промышленности. Сотни польских специалистов приобрели необходимые знания и опыт на заводах Москвы, Горького и других городов. Это они создавали и развивали затем польское автомобилестроение.

На выставке, посвященной 30-летию ПНР, которая состоялась в Москве, миллионы ее посетителей, советских граждан, могли ознакомиться с экономическими достижениями нашей страны. На этой выставке широко экспонировались также изделия польской автомобильной промышленности.

В настоящее время эта отрасль объединяет пять автомобильных заводов и 17 специализированных предприятий по производству деталей, узлов и запасных частей. Все они находятся в составе «Польмо» — объединения автомобильной промышленности, в которое наряду с заводами входят различные проектные и научные учреждения, в том числе Промышленный институт автомобилизации, осуществляющий конструкторско-исследовательские работы. Он сотрудничает со многими научно-исследовательскими центрами автомобильной промышленности стран — членов СЭВ, в том числе с НАМИ в Москве. Внешнеторговое предприятие «Поль-Мот» также входит в состав объединения «Польмо».

Сегодня автомобильная промышленность ПНР — это крупнейшая отрасль нашего машиностроения — на нее приходится свыше 27% продукции (в стоимостном выражении) предприятий Министерства машиностроительной промышленности. Она оказывает большое влияние на металлургию, химическую и легкую промышленность.

За последние годы изделия нашей автомобильной промышленности завоевали большой авторитет. То обстоятельство, что польские автомобили разных типов можно встретить на четырех континентах, на дорогах сорока стран мира, говорит само за себя.

Ведущее место в польском автоэкспорте занимают легковые ФИАТ-125П, полугрузовики и фургоны «Ныса» и «Жук». ПНР поставляет на внешний рынок автобусы, седельные тягачи, 6- и 12-тонные грузовики, грузовые и автобусные прицепы, передвижные ремонтные мастерские, специализированные машины для коммунальных нужд и пожарные автомобили. Из года в год растет в экспорте доля гаражного оборудования, в последнее время начался также экспорт комплексных станций техобслуживания автомобилей. В 1974 году мы поставили нашим зарубежным клиентам свыше 100 тысяч автомобилей.

Основными потребителями польских изделий являются страны СЭВ и наш главный торговый партнер — Советский Союз. Польша поставляет в СССР легкие грузовики и фургоны "Ныса" и "Жук" в различных вариантах, передвижные автомастерские «Ельч», дорожные и сельскохозяйственные прицепы. В свою очередь, из СССР мы получаем легковые автомобили «Запорожец», «Волга», ВАЗ-«Лада» и другие. Чтобы показать, насколько взаимовыгодны наши связи, достаточно сослаться на договор по кооперированию промышленного производства, заключенный в 1968 году. Договор предусматривает сотрудничество в производстве автомобильных деталей и узлов. В рамках его польская сторона поставляет Советскому Союзу комплектующие изделия (амортизаторы, подфарники, детали электрооснащения автомобилей и пр.) для автомобилей Волжского завода, а советская сторона поставляет колеса, стекло, фрикционные детали и т. п. для польского ФИАТ-125П. В рамках наших соглашений «Поль-Мот» в недалеком будущем начнет поставку узлов и деталей для грузовых автомобилей КамАЗ. Взамен Польша будет получать готовые большегрузные автомобили, тягачи и шасси.

Двусторонние договоры по кооперированию производства заключены также с Венгрией и Югославией. Эта форма экономического сотрудничества со странами — членами СЭВ является весьма существенным шагом вперед на пути к интеграции автомобильной промышленности социалистических стран.

Сотрудничество СССР и ПНР в области автомобилестроения непрерывно расширяется. Укрепление этого сотрудничества оказывает благотворное влияние на дальнейшее развитие промышленности в наших странах.



Лига обороны страны

Для Польши 1944 год стал поворотным пунктом в истории. На первых, освобожденных от фашистских захватчиков территориях зарождалась новая жизнь. Вместе с Советской Армией очищали родную землю солдаты народного Войска Польского. В этот период на волне высокого патриотического подъема стали повсеместно возникать Комитеты заботы о раненых и больных солдатах. Они собирали средства для лечения, устраивали концерты, лекции. Первая организация этого типа под названием Товарищество друзей солдата (ТДС) родилась в Седльцах в августе 1944 года. А уже в ноябре было утверждено Временное Центральное руководство ТДС.

В 1950 году произошло объединение ТДС с Товариществом друзей добровольного резерва гражданской милиции и с Польским союзом коротковолновиков. А спустя еще три года к ним присоединились Морская и Авиационная лиги и была образована единая оборонно-патриотическая организация Лига друзей солдата (ЛДС). Лига направляла основные свои усилия на то, чтобы развивать в народе чувства патриотизма и интернационализма, любви и уважения к Войску Польскому, к Советской Армии. Однако непрерывно меняющаяся обстановка требовала большего. Необходимо было нести населению сведения об организации обороны, о способах защиты от оружия массового поражения. Нужно было готовить молодежь к службе в Вооруженных Силах. И в 1962 году Лига друзей солдата, после того как из нее выделились Авиационная лига и Польский союз коротковолновиков, была преобразована в ныне существующую Лигу обороны страны (ЛОС).

Главным направлением в 60-е годы было создание широкой сети территориальных отрядов самообороны. Уже вскоре их насчитывалось более шести тысяч, и они объединяли свыше 150 тысяч граждан. В эти же годы выявилась необходимость постоянной работы с офицерами запаса. Это позволило привлечь к общественной жизни, к занятиям с молодежью тысячи энергичных офицеров. Лига обороны страны получила мощное подкрепление и еще больше расширила сферу влияния. Сейчас в ЛОС насчитывается около 30 тысяч клубов и секций.

Вся работа Лиги обороны страны направлена на идеологическое воспитание широких народных масс, учебную и спортивную работу с молодежью, отбор кандидатов для унтер-офицерских школ, подготовку специалистов для Войска Польского. Лига использует при этом разные методы привлечения молодежи, включая походы по местам боев Советской Армии и народного Войска Польского, моторизованные рейды по местам жизни и деятельности В. И. Ленина в Польше, массовые манифестации, конкурсы, телевикторины и олимпиады, военные игры, уход за кладбищами и солдатскими могилами и многое другое. Массовую учебно-политехническую подготовку Лига проводит в клубах, технических секциях. Водителей для армии обучают 250 специализированных центров.

Важное направление в деятельности ЛОС — оборонные виды спорта. За год проводится примерно 50 тысяч военно-патриотических мероприятий, в которых участвуют около 2,5 миллиона человек. Очень популярен у молодежи «Знак готовности к обороне». Его получают ежегодно 200 тысяч юношей и девушек.

Самые тесные узы связывают ЛОС с оборонными обществами Советского Союза и других стран социалистического содружества. Эти связи способствуют расширению сердечных дружеских контактов, обмену опытом, совершенствованию методов работы, укреплению дружбы между нашими народами.

СОПОСТАВЛЯТЬ, АНАЛИЗИРОВАТЬ

Кончились занятия, должны бы опустеть аудитории. Но нет, в них кипит жизнь. Открываю двери одного класса, другого, вхожу в ленинскую комнату, вижу схожие сценки: стол, на нем чуть ли не во всю его площадь плотный лист бумаги, испещренный разноцветными надписями, цифрами, пометками. Склонившись над ним, «колдуют» преподаватель и его ближайшие помощники — старшина класса, группкомсорг, командиры отделений. Все ясно: подводятся месячные итоги социалистического соревнования в учебных группах. Сопоставляются оценки успеваемости, учитываются другие факторы — посещаемость занятий, дисциплинированность курсанта, его участие в общественной жизни, отношение к товарищам. Словом, скрупулезно проверяется выполнение личных обязательств каждого будущего воина-водителя. Над обязательствами ребята думали серьезно: отличная учеба — само собой, а многие решили быстрее сдать нормы ГТО, стать спортсменами-разрядниками...

Знаю: завтра преподаватель представит руководству автошколы предварительно подведенные итоги соревнования в его учебной группе. А потом вокруг этих итогов развернется большой разговор на собрании, в стенной печати.

Коллектив кировской областной автошколы ДОСААФ, обсуждая Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу, другие документы партии и правительства о развертывании социалистического соревнования в нынешнем, завершающем году пятилетки, решил существенно повысить качество подготовки водительских кадров для армии и народного хозяйства, выправить недостатки, имевшиеся в прошлом. Путь к этому — социалистическое соревнование.

Сейчас еще рано говорить об итогах в целом по школе. А вот по отдельным учебным группам сдвиги к лучшему заметны. Впереди группа, которую ведет один из старейших наших преподавателей — Г. И. Данченко, не на много отстают от него И. А. Чумак, К. А. Новиков. Все они еще в начале года заключили между собой социалистические договоры и теперь стараются добиться высоких результатов.

Чем поучителен опыт преподавателя Данченко? Пожалуй, это прежде всего умение безошибочно оценить старание каждого курсанта, своевременно и правильно проанализировать результаты, закрепить, развить успех. Подведя итоги за месяц, наставник определил, что курсанты Сергей Коробов, Михаил Палкин, Сергей Погудин успевали неровно. У Погудина с пятерками даже соседствовали двойки. Преподаватель понял, что парень способный, но неорганизованный, с ленцой. С него просто-напросто надо было строже требовать. Иной подход понадобился к Коробову — он нуждался в помощи, дополнительных занятиях. Уж тут преподаватель сил своих не жалел. Финиш был отрадным: ребята успешно сдали экзамены. Отлично завершили учебу, награждены Почетными грамотами Николай Елькин, Сергей Мартьянов, Николай Золотарев, которые на первых порах тоже занимались неровно.

Сравнимость результатов — этот важный принцип соревнования — мы активно применяем для подтягивания отстающих учебных групп.

Помнится, в прошлом году, сопоставив итоги выпуска первого потока, мы пришли к выводу, что преподаватель И. А. Чумак мог бы вывести свою учебную группу не на третье место, которое она тогда заняла, а, как минимум, на второе или даже на первое. На чем основывался такой вывод? И. А. Чумак — опытный наставник, хороший методист, умелый воспитатель. Но, как выяснилось, он мало уделял внимания отстающим курсантам, не проявлял должной требовательности к тем, кто учился не в полную силу, пропускал уроки. Обо всем этом говорилось у нас на методических совещаниях, на партийном, профсоюзном собраниях. И вот результат: следующие потоки И. А. Чумак выпустил с более высокими показателями.

Мы постоянно анализируем влияние военно-патриотической, воспитательной работы на качество учебы. Зависимость тут прямая. Подъем героико-патриотического воспитания, вызванный подготовкой к 30-летию Победы, положительно сказался на успеваемости курсантов.

В этом году коллектив взял повышенные обязательства по укреплению материально-технической базы, что для нас крайне важно. Школа размещена пока в стесненных условиях. Поэтому обязались завершить сооружение хозяйственным способом двухэтажной пристройки (площадью 1200 м²) к учебному корпусу; сдать в эксплуатацию теплый гараж площадью 600 м²; закончить асфальтирование территории школы в 3500 м². Каждый курсант обязался отработать на общественных началах не менее 30 часов на строительстве учебного здания.

Конечно, и здесь нужен четкий ритм, организованность, высокие показатели работы. И как важно сопоставить результаты труда каждого, чтобы добиться общего успеха!

С. ШАБАЛИН,
нештатный заместитель начальника автошколы по воспитательной работе
г. Киров

Преподаватель Г. И. Данченко за подведением итогов соцсоревнования. Справа от него группкомсорг А. Киселев, слева — старшина группы А. Краев.



В ВАШИХ ИНТЕРЕСАХ

Анкета читателя журнала «За рулем»

«Регулярно читаю все материалы «За рулем» ...» — так пишут многие читатели. Но как бы ни были приятны подобные слова для тех, кто трудится в редакции, ясно, что здесь преувеличение, на самом деле так не бывает. Станет ли, скажем, интересовать водителя ЗИЛа статья о переделке вилки «Паннонии», если у него нет мотоцикла, или водителя «Жигулей» материал об установке ремней безопасности на «москвичах»? Вряд ли. Да редакция и не может ставить перед собой задачу делать все сорок страниц журнала в расчете на то, что 2 450 000 подписчиков (а, как мы полагаем, читателей гораздо больше) отдадут ему внимание от первой и до последней строки. Слишком разнолика читательская аудитория, слишком разнообразны ее профессиональные и личные интересы. Водители с многолетним стажем и новички, шоферы-профессионалы и автолюбители, мотоциклисты и спортсмены, преподаватели автошкол ДОСААФ и сотрудники ГАИ. Это еще не все. Среди автолюбителей и мотоциклистов — владельцы разных марок и разных моделей. Наконец, те, кто не водит и не имеет машины, а просто хочет знать новости из мира моторов. И каждый ищет то, что входит в сферу его интересов, связанных с тематикой «За рулем», каждый судит о нем со своих личных позиций — удовлетворяет или не удовлетворяет журнал эти интересы. Отсюда понятно, что определить оптимальные пропорции разделов журнала, его рубрик и материалов, охватить достаточно широкий круг тем невозможно, не представляя себе (хотя бы приблизительно) соотношение разных групп читателей и круг их интересов. Лучшим советчиком редакции в этом деле может быть сам читатель. Поэтому мы обращаемся ко всем вам, дорогие товарищи, с убедительной просьбой: ответить на вопросы публикуемой здесь анкеты. Времени это займет немного, а польза будет большая для всех и каждого.

Мы крайне заинтересованы в том, чтобы получить как можно больше ваших ответов. Чем больше анкет, тем вернее данные, тем меньше возможностей впасть в ошибки при подведении итогов анкетного опроса. В этом же и в той же мере должен быть заинтересован наш подписчик, ибо речь идет о том, какими материалами и в каких пропорциях должен заполняться журнал, то есть о его непосредственных интересах как читателя.

Цель анкеты, повторяем, в том, чтобы выяснить, кто читает наш журнал, какие его разделы и рубрики представляют интерес для той или иной группы читателей и как в связи с этим должна выглядеть структура нашего издания сегодня и в ближайшем будущем.

Поступившие анкеты (в составлении ее нам помогали московские социологи) будут обработаны на электронно-вычислительной машине в нескольких «разрезах» и дадут, как мы представляем себе, ценный материал.

Редакция не намерена на этом закончить изучение читательского мнения и планирует провести еще выборочные опросы, чтобы дополнить картину. А сейчас — АНКЕТА!

Ответить на ее вопросы несложно. Для этого вам нужно написать в квадрате, который справа, цифру ответа, совпадающего с вашим мнением. Например, если вы читаете журнал с 1975 года — ставите в квадрате цифру 1, с начала 1974-го — 2, от двух до трех лет — цифру 3 и т. д. Во всех квадратах должны быть указаны нужные цифры. Если хотя бы один квадрат не будет заполнен, анкета не сможет быть учтена. При заполнении анкеты пишите цифры четко, пользуясь чернилами или шариковой ручкой.

Ждем ваших ответов. Заранее благодарим.

РЕДАКЦИЯ «ЗА РУЛЕМ»

I. Давно ли Вы читаете наш журнал!

С начала 1975 года 1
С начала 1974 года 2
От двух до трех лет 3
От четырех до пяти лет 4
От шести до десяти лет 5
Более десяти лет 6

II. Насколько регулярно Вы читаете журнал!

Практически каждый номер 1
Более половины номеров в год 2
Отдельные номера 3

III. С чем главным образом связан Ваш интерес к журналу!

Со своей основной работой:
в качестве водителя-профессионала 1
в качестве военного водителя 2
в учебных организациях ДОСААФ 3
в автомобилестроении 4
на автотранспорте или в смежных отраслях 5
с какой-либо другой работой 6
с работой не связан 7

С учебой:
в школах ДОСААФ и на учебных пунктах 1
в вузах и техникумах 2
в общеобразовательных школах и ПТУ 3
с учебой не связан 4

С другими факторами:
с вождением личного автомобиля 1
с вождением личного мотоцикла 2
с занятиями автомотоспортом 3
с этими факторами не связан 4

IV. Ниже перечислены основные темы, по которым журнал обычно публикует свои материалы. Укажите, читаете ли Вы эти материалы и приносят ли они Вам пользу — проставьте в каждом квадрате, расположенном справа от названия тем, нужную цифру одного из четырех названных ниже ответов.

Не читаю 1
Не приносят пользы 2
Приносят редко 3
Приносят часто 4

Материалы о развитии автомобильной промышленности, о работе автозаводов

Материалы о развитии автомобильного транспорта, о труде водителей

Советская техника (описание новых моделей советских автомобилей, мотоциклов, агрегатов, узлов и т. д.)

Материалы на военно-патриотические темы (о подвигах водителей в годы войны и в мирное время, выступления военачальников и др.).

Материалы, связанные с работой учебных и других организаций ДОСААФ (передовой опыт, рекомендации и т. д.)

Будущему воину (материалы о колесной и гусеничной технике для Вооруженных Сил, в помощь изучающим автомобиль и мотоцикл на учебных пунктах)

Поиски, идеи, разработки (о научно-исследовательских работах в области автомотостроения и эксплуатации машин)

«Клуб «Автолюбитель» (материалы в помощь владельцам автомобилей)

Страничка мотоциклиста

Инженеры отвечают читателям

Линия первого сгиба

Место для марки

103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1
Редакция журнала «За рулем»

Индекс предприятия связи места назначения

Линия второго сгиба

Общие статьи по проблемам безопасности движения

Разборы аварий

Задачи по Правилам движения

Советы по вождению

Автосервис (статьи о предприятиях автосервиса, критические материалы)

Проблемные материалы о развитии автомотоспорта

Очерки о гонщиках

Отчеты о соревнованиях

Автомототуризм

Советы бывалых

Справочная служба

Новости, события, факты

VIII. Ваше местожительство?

город с населением более 1 млн. жителей 1
город с населением 501 тыс. — 1 млн. 2
город с населением 101 тыс. — 500 тыс. 3
город с населением менее 100 тыс. 4
рабочий поселок 5
село 6
другой населенный пункт 7

IX. Ваше основное занятие?

рабочий 1
колхозник 2
инженерно-технический работник, служащий 3
научный, творческий работник 4
работник сферы обслуживания (торговли, быта, общественного питания) 5
работник здравоохранения, просвещения 6
военнослужащий 7
учащийся, студент 8
пенсионер 9

X. Есть ли у Вас личный автомобиль?

«Волга» 1
«Жигули» 2
«Москвич» 3
«Запорожец» 4
нет автомобиля 5

XI. Есть ли у Вас мотоцикл?

есть 1
нет 2

Испытывает «За рулем»

Для вас и вашей машины

Работа обществ «Автомотолюбитель»

Из коллекции «За рулем»

Музей «За рулем»

В мире моторов

Просим сообщить некоторые сведения о себе.

V. Ваш пол?

мужской 1
женский 2

VI. Ваш возраст?

до 16 лет 1
17—18 2
19—25 3
26—40 4
41—60 5
старше 60 лет 6

VII. Какое у Вас образование?

до 5 классов 1
6—8 классов 2
9—10 классов 3
среднее специальное 4
незаконченное высшее 5
высшее 6

XII. Есть ли у Вас удостоверение водителя-профессионала? Если есть, то как давно Вы его получили?

до 1 года 1
от 1 года до 5 лет 2
от 5 до 10 лет 3
свыше 10 лет 4
нет удостоверения 5

XIII. Есть ли у Вас удостоверение автолюбителя? Если есть, то как давно Вы его получили?

до 1 года 1
от 1 года до 5 лет 2
свыше 5 лет 3
нет удостоверения 4

XIV. Есть ли у Вас удостоверение мотолюбителя? Если есть, то как давно Вы его получили?

до 1 года 1
от 1 года до 5 лет 2
свыше 5 лет 3
нет удостоверения 4

Вырежьте, пожалуйста, страницу, сверните, склейте по меткам и вышлите в редакцию.

Если у Вас есть предложения по улучшению содержания журнала, которые не были учтены вопросами анкеты, просим коротко изложить их на отдельном листе бумаги, вложить в конверт и выслать вместе с анкетой. Никакие надписи на самой анкете мы учесть не сможем.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

СОЮЗ С НАУКОЙ

Договоры о содружестве автозавода с научно-исследовательскими и учебными институтами, такие, как у ЗИЛа с НАМИ и МГУ, получают все большее распространение. Успешно сотрудничают старейшие предприятия и вузы — объединение ГАЗ и Горьковский политехнический институт им. А. А. Жданова. Совместные работы обеспечивают быстрейшее внедрение в производство достижений науки, способствуют одновременно становлению молодых специалистов.

Кафедры литейного производства и электропривода, автоматизации промышленных установок ГПИ ведут на заводе совместно со специалистами конструкторско-экспериментального отдела договорные работы по изготовлению блока двигателя методом литья под давлением, созданию и внедрению электрооборудования испытательных стендов с высоким коэффициентом полезного действия. К этим работам привлекаются студенты.

В планах содружества — создание на автозаводе специальных институтских лабораторий, где наряду с насущными вопросами производства будут решаться проблемы завтрашнего дня.

ОБЪЕДИНЕНИЕ ЗИЛ В 1975 ГОДУ

В первую же трудовую неделю завершающего года пятилетки коллектив объединения принял новые социалистические обязательства. В ответ на Обращение ЦК КПСС зиловцы обязались завершить выполнение заданий пятилетки по объему производства 10 декабря, а плана текущего года — 26 декабря. Они решили выпустить сверх государственного задания 1975 года с учетом встречного плана дополнительной продукции на 8,5 миллиона рублей, в том числе 1100 грузовых автомобилей.

Завод имени И. А. Лихачева будет последовательно продолжать линию на выпуск более производительных и экономичных автомобилей. В планах объединения — поставить на производство новый трехосный автомобиль ЗИЛ—133Г1 грузоподъемностью 8 тонн, создать конструкцию и изготовить образцы перспективного дизельного автомобиля.

Одним из важнейших дел, порученных коллективу, является проектирование семейства грузовиков для Камского автозавода. Конструкции автомобилей первой очереди КамАЗа зиловцы совместно с ярославскими моторостроителями разработали досрочно и теперь обязуются, также досрочно, закончить межведомственные испытания и полную отработку седельных и самосвальных тягачей марки «КамАЗ».

В целях ускоренного внедрения достижений науки и техники в производство и увеличения на этой основе мощностей по выпуску продукции высшего качества ЗИЛ проведет в сотрудничестве с 50 НИИ и вузами комплекс мероприятий по совершенствованию технологических процессов, внедрению прогрессивного оборудования и улучшению организации производства. За счет этого мощности по выпуску грузовых автомобилей в 1975 году превысят проектные показатели на 5 тысяч машин.

Усовершенствованием конструкции деталей, узлов, агрегатов машин и технологических процессов зиловцы обязуются довести пробег ЗИЛ—130 без капитального ремонта до 300 тысяч километров, а двигателей — до 250 тысяч.



На снимке: главный конвейер сборки грузовиков ЗИЛ—130.

Фото В. Мастюкова (ТАСС)

ДЛЯ КамАЗа

Конвейеростроительный завод во Львове, один из крупнейших в стране, отправил в прошедшем году в Набережные Челны около 15 километров подвесных дорог, предназначенных для литейных и механосборочных цехов. Заказ КамАЗа львовские машиностроители выполнили досрочно и с высоким качеством работ. Грузонесущие конвейеры имеют государственный Знак качества.

В 1975 году львовяне решили добиться государственного Знака качества на подвесные транспортные линии для КамАЗа.

Псковский завод «Автоэлектроарматура» начал изготовлять детали электрооборудования для машин Камского автозавода. Эта арматура монтируется на автомобилях значительно легче, чем обычно: привычные винтовые соединения заменены штеккерными, что позволяет закреплять, например, реле в считанные секунды. Теперь удобнее стало и снимать деталь, потребовавшую ремонта,— шоферу не нужны ни ключ, ни отвертка.

Первую тысячу комплектов электроарматуры псковитяне уже отправили на КамАЗ. В комплект входят реле стартера, предохранитель, переключатель, другие детали. Вскоре к этим комплектам прибавится еще система «термостарт» для быстрого пуска двигателя в мороз — при помощи этой системы подогревается дизельное топливо.

Псковский завод до конца года отправит в Набережные Челны еще четыре тысячи комплектов электроарматуры.

ЗНАК КАЧЕСТВА — ДВИГАТЕЛЮ

Пятый год с конвейера Заволжского моторного завода имени 50-летия СССР сходят двигатели ЗМЗ—24 для автомобилей «Волга». Коллектив завода много работает над улучшением их качества. В результате постоянных конструктивных и технологических усовершенствований ресурс двигателя до капитального ремонта увеличен на 50 тысяч километров по сравнению с образцами первого года пятилетки и сейчас составляет 200 тысяч километров.

В конце 1974 года двигателю ЗМЗ—24 был присвоен государственный Знак качества. Почетным пятиугольником отмечены все моторы массового назначения, выпускаемые сегодня в Заволжье.

ЗАВОД МЕНЯЕТ ПРОФЕССИЮ

Среди предприятий автомобильного профиля есть завод, за несколько лет получивший новую профессию — переквалифицировавшийся с ремонта судов на сборку автомобилей. Каспийский машиностроительный завод, выпускающий сегодня автолавки, почтовые фургоны, водовозы и бумаговозы, совсем недавно представлял собой судоремонтные мастерские. С 1970 года, когда в эксплуатацию была введена первая очередь строительства, каспийцы стали поставлять около 5 тысяч специальных машин ежегодно. Реконструкция предприятия продолжается. На нынешнем этапе монтируется новейшее оборудование.

368 СТРАНИЦ О «ЖИГУЛЯХ»

Издательство ДОСААФ в конце прошлого года выпустило второе, переработанное издание книги Л. П. Шувалова «Автомобиль «Жигули». Ее объем по сравнению с первым изданием увеличился на 52 страницы — главным образом в связи с введением раздела, посвященного модели ВАЗ—2103. Как и предшественница, новая книга вышла тиражом 300 тысяч экземпляров. Если учесть, что летом нынешнего года с конвейера в Тольятти должен сойти двухмиллионный ВАЗ, то такого количества в принципе достаточно, чтобы обеспечить (с учетом библиотек) всех владельцев «жигулей».

Работа Л. П. Шувалова знакомит читателей с устройством автомобилей «Жигули», дает необходимые рекомендации по выполнению регулировочных работ и содержит значительное количество информации, полезной для владельца машины. В частности, в ней приведены данные по резьбовым соединениям и моментам их затяжки, топливу, маслам и другим жидкостям, нужным для эксплуатации, а также таблицы подшипников качения, сальников и электрических ламп, применяемых на «жигулях».

Издательство ДОСААФ выпуском второго издания книги о машинах Волжского автозавода оказало большую услугу автолюбителям, в рядах которых владельцы ВАЗов составляют уже значительную часть.

ЛИДЕРЫ АВТОСПОРТА

Президиум Федерации автомобильного спорта СССР утвердил десятки сильнейших спортсменов в каждом виде соревнований по итогам выступлений в 1974 году.

Кольцевые гонки (серийные автомобили): 1—2. В. Олека (Вильнюс, ДОСААФ), А. Замыслов (Москва, «Спартак»); 3. Я. Лукьянов (Тольятти, «Труд»); 4. В. Анкуда (Минск, ДОСААФ); 5. В. Белмерс (Рига, «Даугава»); 6—7. Ю. Крюков (Тольятти, «Труд»), Ю. Фролов (Ленинград, «Спартак»); 8. В. Мелбардзис (Рига, ДОСААФ); 9—10. А. Матвеев (Москва, «Зенит»), В. Юшин (Москва, «Спартак»).

Кольцевые гонки (гоночные автомобили): 1—2. М. Львов (Ленинград, «Зенит), Ю. Теренецкий (Москва, «Труд»); 3. Г. Саарм (Таллин, «Калев»); 4—5. В. Греков (Краснодар, «Спартак»), Э. Гриффель; 6. Ю. Рейнтам (оба — Таллин, «Калев»); 7. В. Лукашевич (Минск, ДОСААФ); 8. М. Лайв (Таллин, «Калев»); 9—10. В. Барковский (Москва, «Спартак»), Т. Напа (Рига, Вооруженные Силы).

Картинг: 1. Р. Акопов (Тбилиси, ДОСААФ); 2. М. Рябчиков; 3. М. Густешов (оба — Москва, ДОСААФ); 4. В. Бортниекс (Рига, ДОСААФ); 5. А. Зайцев (Москва, «Труд»); 6. А. Мирзоян (Москва, ДОСААФ); 7. В. Иванченко (Курск, ДОСААФ); 8—9. В. Чуваев (Курск, ДОСААФ), М. Киркилас (Вильнюс, ДОСААФ); 10. А. Иванов (Ленинград, «Спартак»).

Кросс: 1—3. В. Карпов (Москва, «Спартак»), Х. Томас (Тукумс, Латвийская ССР, «Даугава»), А. Сидоров (Москва, «Спартак»); 4—6. В. Дунаев (Ульяновск, ДОСААФ), В. Ершов (Волгоград, «Спартак»), Н. Хритоненков (Москва, «Труд»); 7—9. А. Гаранин (Москва, «Спартак»), В. Михайлов (Тукумс, «Даугава»), В. Харужа (Ульяновск, ДОСААФ); 10. Ю. Ястребков (Кишинев, Вооруженные Силы).

Многоборье: 1—2. Н. Любимов (Симферополь, ДОСААФ), В. Сенин (Комсомольск-на-Амуре, ДОСААФ); 3—4. Ю. Джумма (Новосибирск, «Спартак»), Г. Яновскис (Добеле, Латвийская ССР, «Даугава»); 5—6. А. Лось (Чернигов, ДОСААФ), Я. Межецкис (Рига, «Даугава»); 7—8. В. Балашов (Комсомольск-на-Амуре, ДОСААФ), А. Павлов (Рига, «Даугава»); 9—10. А. Вольф (Комсомольск-на-Амуре, ДОСААФ), Л. Малютенко (Симферополь, ДОСААФ).

Ралли: 1. С. Брундза (Вильнюс, ДОСААФ); 2. А. Козырчиков (Тольятти, «Труд»); 3—4. Я. Граудиньш, А. Озолиньш (оба — Рига, ДОСААФ); 5—10. Я. Агишев, С. Соколов, А. Шишков, М. Титов (все — Москва, «Труд»), И. Вайтенас, Е. Повилайтес (оба — Вильнюс, ДОСААФ).



Страницы 14—21

О безопасности движения — на международном уровне

В мае в Алма-Ате состоится первая научно-техническая конференция стран — членов СЭВ по проблемам безопасности дорожного движения. Этот международный форум соберет специалистов министерств и ведомств, работников научно-исследовательских и проектно-конструкторских учреждений, высших учебных заведений. На пленарных заседаниях и в секциях они обсудят наиболее актуальные научно-технические вопросы безопасности движения на дорогах сотрудничающих стран и примут рекомендации.

Эта конференция — еще одно выражение активно развивающегося содружества и плодотворного экономического сотрудничества социалистических стран. Они убедительно демонстрируют высокую динамичность развития народного хозяйства, постоянный рост жизненного уровня населения. Одним из условий и проявлений этих процессов является значительное развитие транспорта, в частности автомобильного. Достаточно сказать, что в странах — членах СЭВ в период между 1960 и 1973 гг. производство грузовых машин возросло на 87 процентов, а выпуск автобусов — в 3,15 раза. За это время перевозка всех грузов автотранспортом общего пользования увеличилась в 2,7 раза, а пассажиров — почти втрое.

Последние годы характеризуются еще более бурным ростом мощностей автомобильной промышленности, активизацией дорожного строительства, большими усилиями по совершенствованию организации работы автомобильного транспорта. Темпы дорожного строительства в ряде стран — членов СЭВ пока еще отстают от темпов производства автомобилей. Развитие автомобильного транспорта происходит в условиях недостаточно густой дорожной сети, часть которой не полностью соответствует современным требованиям.

При таких обстоятельствах обеспечить безопасность движения без снижения скорости и эффективности автотранспорта проблема довольно сложная. Для ее решения нужна система мероприятий, в том числе устранение на дорогах опасных мест, внедрение средств пассивной безопасности в конструкции автомобилей, повышение уровня подготовки и трудовой дисциплины водителей, активная пропаганда правил движения в прессе, по радио и телевидению, изучение их в школе.

Этими вопросами занимается Постоянная комиссия СЭВ по транспорту, цель которой способствовать дальнейшему расширению экономических связей между странами — членами СЭВ и планомерному развитию транспорта. Особое внимание комиссия обращает на обеспечение безопасности движения, что нашло отражение в ряде документов по организации труда водителей, занятых международными перевозками, в разработке технико-эксплуатационных требований к подвижному составу, в рекомендациях по стандартизации сооружений и обустройства дорог.

Для более тесной координации таких мероприятий Постоянная комиссия СЭВ создала в 1972 году в рамках секции № 4 по автомобильному транспорту и шоссейным дорогам рабочую группу по безопасности дорожного движения, утвердила ее руководителем начальника Управления Госавтоинспекции МВД СССР В. В. Лукьянова и одобрила программу работы.

Главной целью группы является содействие повышению уровня безопасности дорожного движения в странах — членах СЭВ на основе обмена опытом работы, дальнейшей координации научных исследований в этой области, производству и внедрению современных технических средств и методов организации движения. Предусматривается разработка ряда других важных и актуальных проблем.

Группа начала свою деятельность с подготовки «Обобщенной информации о системе обеспечения безопасности дорожного движения в странах — членах СЭВ», где были собраны данные о структуре и функциях организаций, координирующих деятельность в каждой стране, о работе в этом направлении научно-исследовательских и проектно-конструкторских учреждений и организаций, о формах участия страховых обществ в обеспечении безопасности дорожного движения, о методах пропаганды и по ряду других важных вопросов.

Одним из них является единообразие правил движения. Учитывая, что в ряде стран — членов СЭВ имеются специфические особенности в правилах и дорожных знаках, рабочая группа пришла к выводу о необходимости издания для водителей, занятых международными перевозками, специального справочника. Он будет разработан в этом году.

В прошлом году группой была подготовлена обзорная информация по определению критериев для введения различных режимов регулирования движения с учетом его интенсивности и дорожных условий. На этой основе предполагается разработать соответствующие рекомендации.

Кроме того, группа сделала обзор действующих методов и технических средств, позволяющих выявлять нарушения правил движения, подготовила предложения по техническому оснащению милиции, улучшению форм и методов пропаганды правил и безопасности движения. Сейчас разрабатываются предложения по специализации и кооперации производства современных технических средств управления движением, готовится проект рекомендаций по совершенствованию методов и форм обучения правилам населения, в том числе детей.

Эффективность мероприятий такого характера может быть обеспечена только при условии широкого развертывания научных исследований. Поэтому в проекте плана научно-технического сотрудничества стран — членов СЭВ в области транспорта на 1976—1980 гг. предусматривается разработка ряда тем, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения, и в частности подготовка требований к средствам регулирования, изучение влияния дорожных условий и элементов дорог на безопасность движения и исследование специфических условий в городах.

Многое предстоит уточнить и решить на первой научно-технической конференции по проблемам безопасности движения, которая, как уже было сказано, состоится в нашей стране. Решено, что такие конференции будут проводиться один раз в четыре года поочередно в странах — членах СЭВ. Одновременно будут развернуты международные выставки современных технических средств, плакатов и фильмов. Организуется такая выставка и на первой конференции в Алма-Ате.

Состав участников конференции свидетельствует о том, что решение проблемы безопасности дорожного движения в странах — членах СЭВ становится делом не только транспортников и специальных органов, но и всех министерств и ведомств, связанных с обеспечением благоприятных условий работы автомобильного транспорта, развитием сети дорог, выпуском соответствующих средств регулирования движения, химических материалов, подготовкой кадров. Объединенными усилиями можно успешнее решить эту проблему большой социальной важности — сохранить жизнь сотням тысяч людей и ликвидировать тяжелые последствия аварийности на дорогах.

М. ГРИГОРЕНКО,
эксперт отдела транспорта Секретариата СЭВ

Победитель уезжает на мотороллере

У работников Госавтоинспекции Калужского облисполкома прочная репутация друзей прессы. На страницах областных газет регулярно печатаются специальные выпуски, посвященные проблемам борьбы за безопасность движения, проводятся различные викторины. Особое место таким материалам отводит наша молодежная газета «Молодой ленинец». Ведь ее читатели — именно тот контингент участников дорожного движения, на который и делает ставку Госавтоинспекция в своей профилактической работе.

В 1973 году заместитель начальника ГАИ Н. Ткачев вел в газете «Уроки на перекрестке». Это были увлекательные короткие рассказы о новых Правилах дорожного движения. Все 24 «урока» стали потом пособием для занятий в школах. В минувшем году «Молодой ленинец» опубликовал 20 выпусков «Стоп-сигнала», подготовленных общественным отделом, — небольших подборок из четырех-пяти материалов: хроники происшествий на дорогах, ответов на вопросы читателей, советов опытного водителя, разбора дорожного происшествия, проиллюстрированного фотоснимком.

Наконец, в 1974 году мы провели «марафонский» конкурс «Азбука безопасности», рассчитанный на 12 туров. Каждый раз публиковалось три вопроса: один — по правилам движения, второй — по истории развития автотранспорта в России и третий — задача по правилам проезда перекрестков.

Жюри, состоящему из работников Госавтоинспекции В. Ноздрина, Ю. Панова, М. Козлова, нештатных сотрудников И. Аграновского и А. Михайловского, пришлось поработать основательно: хотя допускалась к конкурсу лишь учащаяся молодежь, число его постоянных участников превысило 600. Любопытно, что больше половины составили девушки.

Последний тур был проведен в дни летней экзаменационной сессии, но он не выявил единоличного победителя. Поэтому решено было осенью провести открытую викторину среди набравших равное количество очков.

И вот в ноябре восемь победителей — школьницы из Думиничей Рая Буланцева и Маша Тюрина, студентка пединститута Наташа Манерова, учащийся вечерней школы из Козельска Валерий Коленков и студенты калужского филиала МВТУ им. Баумана Виктор Николаев, Евгений Жиров, Юрий Жилкин и Владимир Абрам — собираются в конференц-зале калужского Дома печати. На сцене выставлены награды — мотороллер «Электрон», велосипед и транзисторный приемник «Селга».

Проводится жеребьевка, и каждому участнику задается три вопроса. На обдумывание ответа предоставляется всего минута. Почти все финалисты были на высоте. Лучшим среди лучших оказался Владимир Абрам, двадцатилетний третьекурсник филиала МВТУ, — он набрал наибольшее количество очков и неожиданно для себя стал владельцем мотороллера. На очко меньше у Юрия Жилкина, третий призер — Евгений Жиров.

Пока жюри, уединившись, подсчитывало очки, участникам викторины был преподнесен приятный сюрприз — член квалификационной комиссии ГАИ Мария Дмитриевна Козлова предложила финалистам, еще не имеющим удостоверений на право вождения мотоцикла и мотороллера, попробовать сдать экзамены и в случае успеха тут же, на глазах у зрителей, получить удостоверение. Это приглашение пришлось весьма кстати Наташе Манеровой, занявшей в викторине четвертое место. Она получает новенькое удостоверение. Теперь осталось только сдать экзамен по вождению, чтобы получить талон предупреждений.

Председатель областного совета общества «Автомотолюбитель» И. Ремизов выступил перед собравшимися с рассказом о задачах общества и вручил финалистам памятные значки.

А теперь о главном итоге. Лишенная эмоций статистика утверждает, что на дорогах Калужской области ежегодно сокращается число несчастных случаев с детьми.

Ю. СОЛЯНИКОВ,
редактор газеты
«Молодой ленинец»

г. Калуга



Победитель конкурса Владимир Абрам стал владельцем мотороллера «Электрон».

Наташа Манерова на глазах у зрителей получает водительские права.

Фото П. Петраша и А. Пашина



Уступи дорогу!

Это произошло в Чите на регулируемом перекрестке улиц Бутина и Бабушкина. Водитель Ю. Аблязов на своей «Шкоде-1201» собирался повернуть налево на улицу Бабушкина. «Я дождался зеленого сигнала светофора, — пишет он в редакцию, — пропустил три встречных машины, четвертую — светло-коричневую «Волгу», находившуюся еще метрах в 200 от перекрестка, решил не ждать и начал поворот. Едва я выехал на полосу встречного движения, как перед моим носом оказалась та самая злополучная «Волга»... Я затормозил, но не сумел избежать столкновения. «Волга» совершила полтора оборота и ударилась о железобетонный столб».

Дело кончилось тем, что суд приговорил Ю. Аблязова к году принудительных работ, лишению на этот срок водительских прав, к тому же с него было взыскано 208 рублей на лечение пострадавшего водителя и 1183 рубля — за ремонт «Волги».

Вроде бы, о причине аварии двух мнений быть не может. Однако автор письма думает иначе. Он считает, что водитель «Волги» превысил скорость и в этом все дело. Если бы, мол, «Волга» шла со скоростью 60 км/час, то он успел бы освободить перекресток.

Писем с подобным лейтмотивом («Если бы другой водитель не нарушил...») в редакцию поступает немало, причем некоторые в качестве аргумента приводят известную выдержку из Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 18 декабря 1964 года — «...водитель транспорта, движущийся с соблюдением Правил движения, не обязан исходить из грубого нарушения Правил движения другими водителями». Так что письма эти заслуживают особого разговора. Для начала его опишем еще одно дело по аварии.

Некто Гедугов в ночное время перевозил на грузовом автомобиле людей. Его автомобиль не имел надлежащего освещения: горела лишь одна фара. Скамейки в кузове, на которых сидели пассажиры, закреплены не были. Более того, Гедугов вел свой автомобиль близко к осевой линии, а порой заезжал на нее. И вот, когда его машина сместилась влево от осевой всего на 30 сантиметров, произошло столкновение с шедшим навстречу легковым автомобилем, которым управлял Караев. В результате столкновения из кузова грузовика выпало семь человек. Один из них погиб, другие получили телесные повреждения. Следственные органы привлекли к уголовной ответственности обоих водителей, считая, что оба они имели возможность избрать безопасный интервал при разъезде, но не сделали этого. Водители были осуждены. Однако Верховный Суд СССР — высшая судебная инстанция страны, — очень внимательно исследовав обстоятельства этого дорожно-транспортного происшествия, пришел к выводу, что «Караев не предвидел и по обстоятельствам дела не мог предвидеть, что встречная автомашина в непосредственной близости от его автомобиля выедет на левую сторону дороги и создаст аварийную обстановку». А подвел итог как раз той фразой, которую мы привели выше.

Обратим внимание на два важных фактора, из которых исходит Постановление. Первый: водитель Караев вел свой автомобиль с соблюдением Правил дорожного движения; второй: он не мог и не должен был предвидеть, что другой водитель внезапно нарушит эти Правила, в данном случае — выедет на левую сторону дороги, на полосу встречного движения.

Теперь вернемся к дорожно-транспортному происшествию, описанному в письме Ю. Аблязова. Начиная левый поворот, он видел мчавшуюся на зеленый сигнал светофора «Волгу» и обязан был уступить ей дорогу. Его ссылка на то, что, если бы водитель «Волги» не превысил разрешенную скорость, столкновения бы не произошло, несостоятельна. Ведь автомобиль, следовавший с превышением скорости, мог быть специальным или выполняющим какое-то неотложное задание, например, преследование преступника, перевозку больного, которому требуется неотложная помощь. Мог ли предполагать такое Ю. Аблязов? Не только мог, но и должен был. Следовательно, прежде всего, он сам нарушил требования Правил. Была ли необходимость спешить у водителя «Волги», решат соответствующие органы: Госавтоинспекция, следствие, суд. Владельцу же «Шкоды» надо было оценить скорость приближавшейся справа «Волги» и, исходя из этого, принимать решение — двигаться дальше или уступать дорогу. На наш взгляд, он просто не сумел сделать этого или отнесся к делу безответственно, а потому и оказался на скамье подсудимых.

Рассмотрим еще одно дорожно-транспортное происшествие, также из разряда встречающихся довольно часто. Водитель УАЗа увидел стоящий вдали на левой стороне проезжей части МАЗ—500, а еще дальше — движущийся во встречном направлении автобус. Считая, что сам он движется с соблюдением всех правил, водитель УАЗа даже не сбавил скорости, когда заметил, что у автобуса замигал сигнал левого поворота и он начал объезд стоящего МАЗа. Столкновение стало неизбежным. Водитель автобуса умышленно или неумышленно не выполнил требования пункта 83 Правил дорожного движения, который предоставляет право преимущественного проезда транспорту, на полосе движения которого нет препятствий. Но ведь водитель УАЗа мог предвидеть развитие событий; с первого взгляда было ясно, что объезд возможен лишь с выездом автобуса на полосу встречного движения, и совершенно очевидными были необходимые в этом случае меры по снижению скорости, а может быть, и остановке. Таким образом, водитель УАЗа не выполнил требования пункта 73 Правил дорожного движения, который обязывает водителей снизить скорость или остановиться перед любым препятствием, которое водитель должен был и мог предвидеть. Ничего внезапного, повторяем, непредвиденного здесь не было.

Аналогичные ситуации встречаются с участием пешеходов. Составители действующих Правил очень внимательно отнеслись к этой категории участников дорожного движения. При поворотах налево и направо водители всех транспортных средств должны предварительно пропустить пешеходов, идущих на разрешающий сигнал светофора или регулировщика (пункт 105); приближаясь к нерегулируемому обозначенному пешеходному переходу, водители при необходимости должны снизить скорость и даже остановиться, чтобы пропустить пешеходов (пункт 116). Есть и другие пункты Правил, предоставляющие преимущество пешеходам. Кроме того, следует помнить, что, несмотря на широкую пропаганду Правил движения среди населения, многие пешеходы, особенно дети, не знают их и довольно часто оказываются на проезжей части дороги именно там, где их никак не следовало ждать. Конечно, когда нарушитель возник на проезжей части внезапно в непосредственной близости от машины и водитель не должен был и не мог предвидеть этого (а технической возможности остановить машину уже не было), к ответственности его не привлекут. Но когда водитель видит пешехода-нарушителя загодя, он должен быть готов к предотвращению наезда. Тут становятся обязательными меры, предусмотренные пунктом 73 Правил. Уже знакомая нам ситуация: участник движения, в данном случае — пешеход, нарушил Правила, оказавшись на проезжей части дороги в неположенном месте, но для водителя это не было внезапным. Водитель видит, что пешеход, например, стоя у края проезжей части, порывается перейти дорогу к подходящему напротив автобусу, выбирая паузу в потоке движения. Значит, нужно быть готовым к тому, что пешеход в любой момент может оказаться на пути. Часто случается и другое: бросившийся бежать через дорогу пешеход вдруг останавливается и пятится, пропуская подходящие справа машины. Очень трудно бывает угадать поведение нетрезвого пешехода, идущего по проезжей части. Однако во всех этих случаях водитель может и должен предвидеть вероятность возникновения опасной ситуации, и поэтому непринятие необходимых мер к предотвращению наезда может привести водителя на скамью подсудимых.

Итак, запомним: никто не должен рассчитывать на внезапное нарушение Правил другими участниками движения (водителями и пешеходами), но, если дорожная обстановка складывается таким образом, что водитель может предположить возможность подобного нарушения и тем более если оно уже произошло, он обязан принять все необходимые меры, чтобы предотвратить несчастье.

В. ПЕЧЕРСКИЙ,
старший специалист ВНИИ судебных экспертиз

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Что указывает табличка под знаком?

протяженность участка, где разрешен разворот	расстояние до места разворота
1	2

II. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

трамвай автобус легковой автомобиль	трамвай легковой автомобиль автобус
3	4

III. С какой максимальной скоростью можно двигаться этим водителям?

20 км/час	30 км/час	40 км/час	60 км/час
5	6	7	8

IV. Где должен остановиться водитель легкового автомобиля в ожидании сигнала на левый поворот?

перед стоп-линией	у границы пересекаемой дороги	возле регулировщика
9	10	11

V. В каких направлениях можно двигаться этим водителям?

только А	только Б	в обоих
12	13	14

VI. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля	мотоциклист
15	16

VII. Можно ли остановиться на левой стороне, если дорога имеет по одной полосе в каждом направлении?

можно	нельзя
17	18

VIII. Кто пользуется преимуществом проезда перекрестка?

водитель автомобиля	велосипедист
19	20

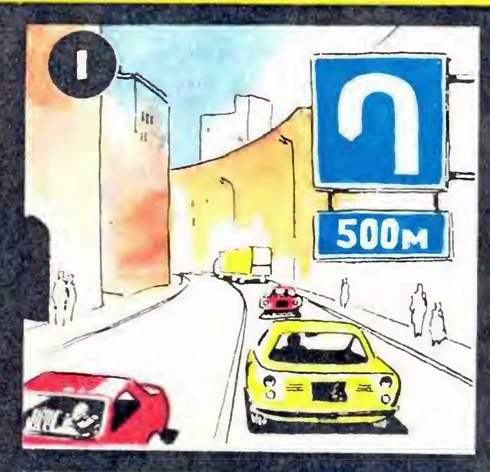
IX. Сколько противотуманных фар может быть на автомобиле?

одна	две	по усмотрению водителя
21	22	23

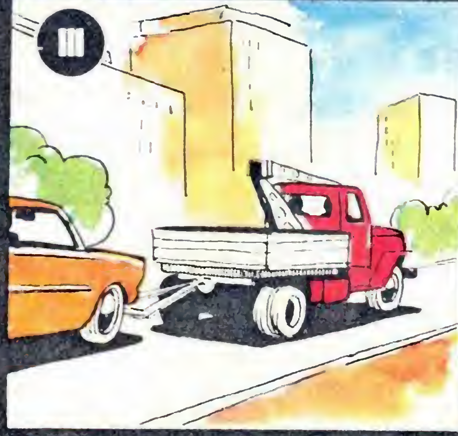
X. На каком покрытии коэффициент сцепления шин с дорогой выше?

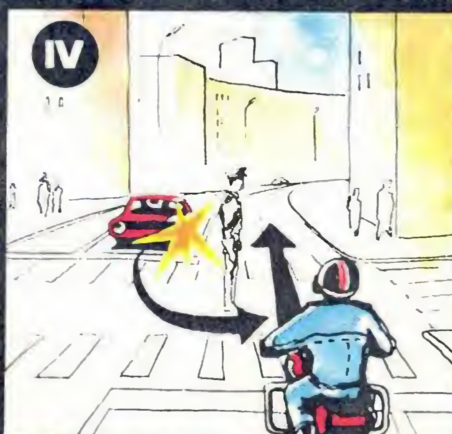
на асфальте	на щебенке	на булыжнике
24	25	26

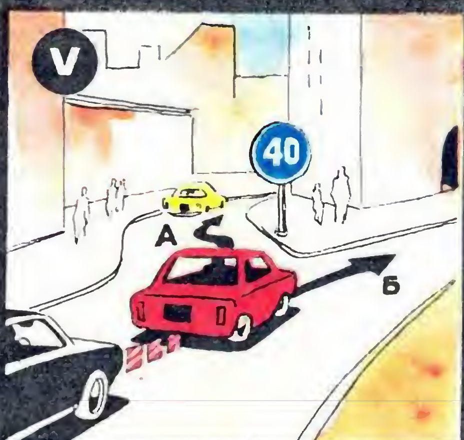
Ответы — на стр. 35



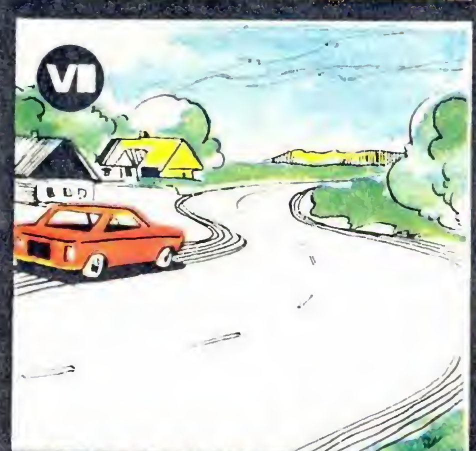




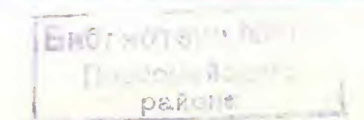












В просторном светлом классе тишина. Только слышно, как на световом табло за пультом экзаменующего пощелкивают, меняются цифры, отсчитывая время, отведенное для решения задач. И еще нет-нет послышится в зале тяжелый вздох — значит, вопросы не из легких, а умную машину не проведешь: ошибся в ответе, нажал не на ту клавишу — стоп, красный свет. Вот и вздыхает человек. А другой, смотришь, не пройдет и трех минут, вынимает из машины карточку с пробитыми буквами «Сдал» и с разрешения экзаменующего на цыпочках, чтобы не мешать товарищам, покидает класс.

Такие сценки сегодня можно наблюдать во многих регистрационно-экзаменационных пунктах (РЭП) ГАИ. В классе кировской областной Госавтоинспекции, о котором идет речь, установлено 20 экзаменационных аппаратов. За один час они выдают отметки по знанию Правил дорожного движения почти ста экзаменующимся.

Но запрограммирован здесь не только экзамен по Правилам дорожного движения. Справившись с теорией, будущий водитель автомобиля или мотоцикла попадает на небольшой автомотодром, являющийся неотъемлемой частью РЭПа. Здесь проверяются первоначальные навыки вождения. Строго и объективно. Слабо практически подготовленные люди «срезаются» быстро. Ведь экзамен прекращается с оценкой «Не сдал», если экзаменуемый не выполнил, например, «восьмерку» или совершил три ошибки в отдельных заданиях: пытался пустить двигатель, не включая зажигание; при трогании с места не оглянулся назад или не посмотрел в зеркало заднего вида; коснулся автомобилем ограничителя при выполнении упражнения; сделал разворот в дворике более чем за три приема; не выполнил за один прием въезд в ворота («бокс», габаритный тоннель) и т. п.



РЭП: добро пожаловать!

Заместитель начальника УВД Кировского облисполкома полковник милиции Валерий Алексеевич Криницын рассказывает:

— Когда мы ввели прием экзаменов по вождению в два этапа — на автомотодроме, а потом с выездом на городские улицы, то процент сдачи с первого раза резко упал. Многие не могли справиться с требованиями, предъявленными ГАИ. Особенно трудными для новичков оказались въезд в ворота задним ходом, трогание с места на подъеме, умение двигаться по кривым ограниченного радиуса («восьмерка»). Было немало обид, нареканий на «чрезмерную строгость» ГАИ. Однако мы стояли на своем. Прошло время. И вот результат: за последние три года количество дорожно-транспортных происшествий, совершаемых молодыми водителями (со стажем до года), уменьшилось у мотоциклистов более чем втрое, а в целом по всем категориям водителей — почти в два раза. «Строгость», в которой нас упрекали, как видите, обернулась большой пользой.

С организацией комплексных регистрационно-экзаменационных подразделений успешно решается еще одна важная проблема — повышение интенсивности работы государственных экзаменационных комиссий; они работают ритмично, очереди ликвидированы.

— В течение года в области через наши экзаменационные комиссии проходит почти 70 тысяч человек,— сообщает начальник ГАИ подполковник милиции В. И. Пешнин.— Раньше наши люди не управлялись с экзаменами в нужные сроки. Теперь дело идет без особого напряжения.

Кировчане энергично внедряют технику. Уже действует целый машинный конвейер по оформлению водительских удостоверений и другой документации. На ГАИ работает электронно-вычислительная техника.

РЭП — это не только экзамены. Это учет и хранение документации на транспортные средства, их регистрация, разбор дорожно-транспортных нарушений.

Регистрационно-экзаменационных подразделений в Кировской области шесть — одно при областной ГАИ и пять межрайонных, или иначе — кустовых. Структура их сходна. Межрайонные отличаются от центрального РЭП лишь немного меньшими масштабами. У входа в помещение РЭП мы не увидели призывных слов, вынесенных в заголовок репортажа. Но вся атмосфера, царящая там,— деловитость, четкость, обилие справочной информации и чистота, уют говорят сами за себя: «Добро пожаловать!»

А. БАБЫШЕВ,
спецкор «За рулем»

г. Киров

Этот автомотодром оборудован при РЭП ГАИ в Кирово-Чепецке (верхний снимок).

Экзаменует аппарат «Вятка».

Фото С. Ветрова

Тише едешь...

Современные легковые автомобили стали мощными, приемистыми, скоростными. На серийных моделях спидометры оттарированы уже до 160 км/час, и в идеальных условиях водитель легко подбирается к этому рубежу. Однако суровая реальность движения далека от идеала. В пути без помех не бывает, потому транспортный поток чаще всего вынужден придерживаться среднего, удобного для большинства ритма. Всякие попытки ехать быстрее связаны с ежеминутными разгонами и торможениями, изнашивающими машину и изматывающими водителя, с резким ростом вероятности аварий и столкновений, особенно опасных на большой скорости. Да и много ли выиграет водитель при чрезмерной спешке? Вот весьма любопытные на этот счет материалы, которые появились в итальянской прессе.

Не так давно в Италии был проведен ряд интересных экспериментов на автомобилях ФИАТ-132 — быстроходных современных машинах. Два совершенно одинаковых автомобиля, оборудованные специальными регистрирующими приборами, стартовали по маршруту Милан — Брешия — Милан общей протяженностью 180 километров. Оба водителя обязаны были соблюдать правила движения и выполнять все требования дорожных знаков. В пути они не получали никаких преимуществ перед другими участниками движения. Суть эксперимента состояла в том, что один из них имел право при малейшей к тому возможности развивать максимальную скорость, а другой — ни при каких условиях не мог превышать 100 км/час. Экспериментаторы на трассе фиксировали все задержки перед светофорами, чтобы определить чистое время движения.

В общем итоге первый водитель выиграл у второго 19 минут 40 секунд. При этом было зафиксировано, что он истратил горючего на 6,7 литра больше, большим был износ покрышек, ходовой части и двигателя его автомобиля, да и самому водителю пришлось перенести физические и нервные перегрузки, чаще попадать в опасные ситуации. Цена небольшого для такой дистанции выигрыша во времени слишком дорогая.

Зарубежным автомобилистам все больше приходится считаться с последствиями энергетического кризиса. Поэтому вызвал интерес и другой эксперимент — по расходу горючего при разных манерах езды в одних и тех же дорожных условиях. Участвовали в нем опять два совершенно одинаково отрегулированных ФИАТ-132. Оба водителя обязаны были соблюдать все требования правил движения. Только одному из них был предписан острый, спортивный стиль езды, весьма популярный у итальянских автомобилистов, любящих при малейшей возможности использовать полностью динамику машины. Другой водитель должен был ехать спокойно, без острых ускорений, но и без применения специальной техники вождения, характерной для соревнований на экономию топлива.

Первый маршрут длиной 240 километров пролегал по городским улицам. К финишу «спортивный» водитель прибыл на 44 минуты раньше «нормального», однако на каждые 100 километров пути он тратил горючего на 5,6 литра больше и по сравнению со спокойно двигавшимся водителем перерасходовал 53,3 процента бензина.

540 километров по шоссейным дорогам среднего качества «спортивный» водитель проехал на 45 минут быстрее «нормального». Средний расход горючего при спокойной езде составил 8,7 л/100 км, а при острой — 11,1 л (разница — 27,5 процента). На всей дистанции «нормальный» водитель 906 раз переключал передачи, «спортивный» — 1388.

На 400-километровом отрезке первоклассной автострады «спортивный» водитель смог выиграть только 8 минут, но затратил горючего на 21 процент больше. Передачи он переключал 270 раз, а «нормальный» водитель — лишь 62 раза.

436 километров горных дорог «спортивный» водитель преодолел на 36 минут быстрее, но израсходовал при этом на 53,2 процента больше горючего. За рычаг коробки передач ему пришлось браться 2090 раз, а его «сопернику» только — 842 раза.

Завершался эксперимент на гоночном треке (кольцо) протяженностью около 2 километров. «Нормальный» водитель 206 километров этой трассы проехал лишь на 20 минут медленнее своего коллеги, но последний израсходовал бензина на 43,3 процента больше.

Организаторы экспериментов в общем итоге пришли к выводу, что при острой, спортивной езде перерасход горючего составляет в среднем 40 процентов, а приносит это весьма незначительный выигрыш во времени. За несколько сэкономленных минут приходится расплачиваться многими литрами дорогого бензина, форсированным износом машины, нервотрепкой и постоянной опасностью аварий. Неразумность такого расточительства и риска очевидна.

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ВЕНГРИЯ. С 1968 по 1973 год в Будапеште количество автомобилей, находящихся в личном пользовании, увеличилось с 45 до 116 тысяч. Тем не менее, почти 85 процентов жителей двухмиллионного города пользуются общественными видами транспорта. Городские власти принимают необходимые меры для совершенствования транспортной системы — улучшены многие дороги, расширяются места для автостоянок и т. д.

ПОЛЬША. В прошлом году вступила в эксплуатацию самая большая варшавская автомагистраль — «Трасса Лазенковска». Ее протяженность 17,5 километра, на этом пути 840 метров туннелей, 3350 метров виадуков и новый 420-метровый мост над Вислой. 5230 светильников обеспечивают хорошую видимость в любое время.

ЮГОСЛАВИЯ. Хотя в 1973 году в стране произошло около 40 тысяч дорожных происшествий, специалисты-транспортники в своих прогнозах полны оптимизма. Этот показатель практически не отличается от того, что был 10 лет назад, тогда как только за последний год парк легковых автомобилей вырос на 14 процентов. Сейчас градостроители и дорожники ведут большую работу по усовершенствованию планировочной структуры городов, реконструкции уличной сети, строительству мостов и путепроводов. Разрабатываются новые нормативные документы на проектирование автомагистралей, много делается в области улучшения организации движения.

АВСТРАЛИЯ. Прогнозы градостроителей показывают, что к 2000 году в Сиднее количество жителей превысит 4 миллиона человек, в то же время численность автомобильного парка достигнет 2,1 миллиона. Это вызывает серьезное беспокойство не только специалистов, но и общественности: до сих пор очевидно отставание темпов развития дорожной сети от автомобильного парка. Вот почему в перспективных планах развития стали уделять больше внимания строительству автомагистралей, а также совершенствованию общественного транспорта.

АВСТРИЯ. Специалисты дорожной полиции сконструировали электронную систему для поиска украденных автомобилей. Розыск угнанной машины при помощи новой аппаратуры занимает всего 10 секунд. Система, очевидно, будет внедрена и в ряде других капиталистических стран с целью пресечения «эпидемии» краж.

АНГЛИЯ. Начато строительство самого длинного в мире автомобильного подвесного моста — через устье реки Чамбер. Центральный пролет его будет иметь почти полтора километра в длину и весить 26 тысяч тонн. Мост по проекту подвешивается к железобетонным столбам при помощи двух тросов. Автомобили смогут двигаться по нему в четыре ряда. Кроме того, здесь намечено проложить две пешеходных дорожки и отдельную дорожку для велосипедистов. Строительство должно быть завершено к концу 1976 года.

АНГЛИЯ. Все большее распространение получают автобусные маршруты, работающие по гибкой схеме. Они дополняют обычную транспортную систему города. Здесь, как правило, используются автобусы небольшой вместимости, а пассажиры имеют возможность высадиться в любом удобном для них месте. Водители постоянно поддерживают связь с диспетчером, что позволяет им в случае необходимости менять маршрут поездки. Любой житель города может позвонить в диспетчерский пункт, после чего смело следовать к тому месту, которое он указал: через 30—40 минут автобус, изменив, если нужно, маршрут, заедет за пассажиром.

США. Государственный совет дорожной безопасности подсчитал, что со времени изобретения автомобиля в Америке в дорожных происшествиях погибло около 2 миллионов человек. Для сравнения приводится такой факт: в девяти крупных войнах, которые вели Соединенные Штаты, погибло 650 тысяч человек.

США. Немногие люди подозревают, как пишет журнал «Сайен дайджест», что, усаживаясь в холодный автомобиль утром, они при некоторых сердечных заболеваниях, например грудной жабе, рискуют вызвать сердечный спазм. Страдающим подобными заболеваниями журнал рекомендует садиться в автомобиль после того, как он будет прогрет.

ТАНЗАНИЯ. Ввиду увеличившихся расходов на импорт бензина и других нефтепродуктов с конца прошлого года в стране запрещены все поездки на автомобилях с 2 часов дня в воскресенье до 6 часов утра в понедельник.

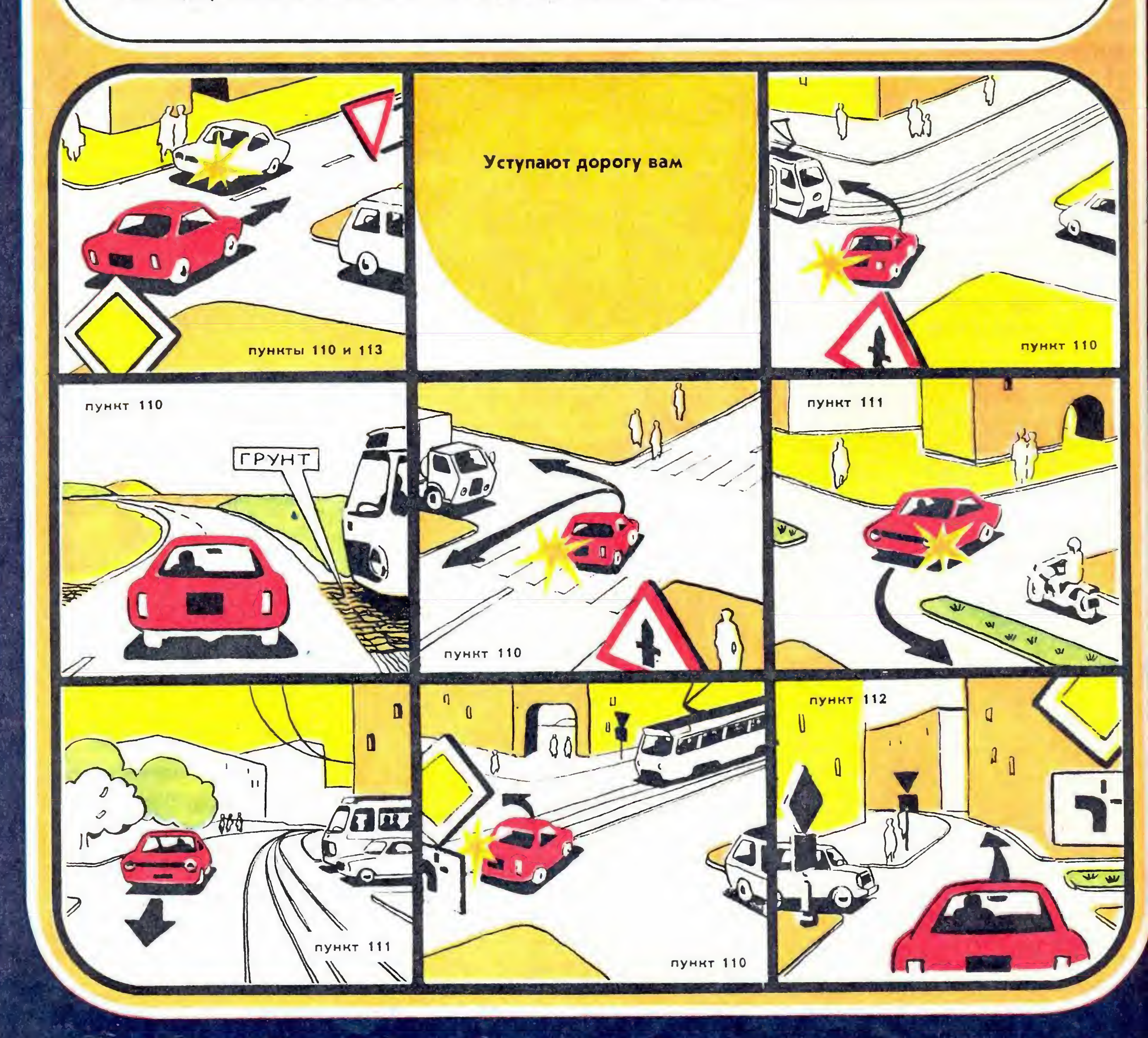
ФРАНЦИЯ. Исследования показывают, что 75 процентов всех дорожных происшествий в стране случается в городах. Поэтому организации движения в них стали уделять особое внимание. Все происшествия наносятся на план города, отдельно ведется учет по категориям: пешеходы, двухколесные транспортные средства, автомобили.

ШВЕЙЦАРИЯ. Эксперты из цюрихского политехнического института утверждают, что с ростом количества дорожных происшествий, вызванным увеличением интенсивности движения, несоразмерно поднялся за последние годы процент тяжелых случаев, повлекших смерть или неизлечимое увечье водителей и пассажиров автомобилей. С целью повысить безопасность выдвинуто предложение обязать их пользоваться защитными шлемами, подобно тому, как это вменено в обязанности мотоциклистам и гонщикам.

ПЕРЕКРЕСТОК

Когда к пересечениям дорог транспортные средства подходят с разных сторон, встает вопрос об очередности их проезда. На регулируемых перекрестках все более или менее просто: необходимый порядок устанавливает светофор или регулировщик. На нерегулируемом пересечении задачу «кто за кем?» водители должны решать сами. А на поиски правильного ответа считанные мгновенья. К тому же по ходу надо успеть выяснить, в каких направлениях здесь вообще можно двигаться и кому, оценить скорость и расстояние до приближающихся транспортных средств. Вот почему правила проезда перекрестков надо знать как таблицу умножения. Иначе ошибки неминуемы.

Ясно, что первым всегда должен быть тот водитель, который находится на главной дороге. Это правило не имеет никаких исключений. Ни в отношении разных видов транспортных средств, ни в отношении избранных их водителями направлений дви-

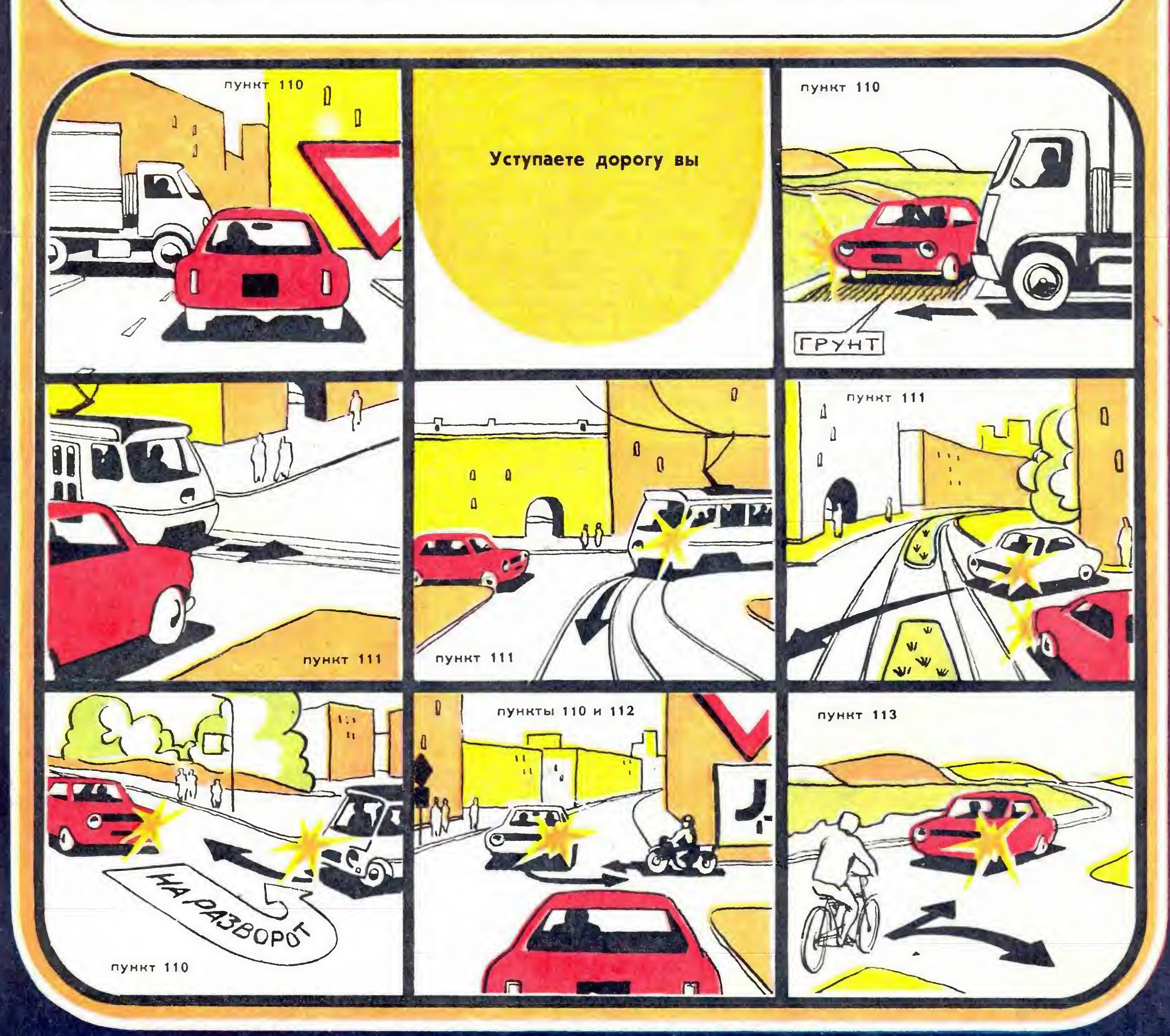


жения. Любой из них, куда бы ни двигался, пользуется преимуществом, когда он на главной дороге. А такая дорога почти всегда соответствующим образом обозначена — либо предупреждающим знаком «Пересечение со второстепенной дорогой», либо указательным «Главная дорога». Только тогда, когда одна из пересекающихся дорог не имеет совершенно никакого покрытия, дорожные знаки эти могут и отсутствовать: грунтовая проезжая часть — признак, по которому второстепенную дорогу можно легко отличить и без знаков. В то же время, если есть соответствующие знаки, наличие покрытия на дороге уже никакой роли не играет. Заметим также, что, хотя при левом повороте (развороте) на перекрестке поворачивающий всегда пропускает того, кто движется навстречу прямо или направо, тот, кто поворачивает «по направлению главной дороги», все равно сохраняет преимущество, и на него сказанное выше не распространяется.

На пересечениях равнозначных дорог действует другое правило очередности — пропусти того, кто находится справа. Разумеется, если ваши пути могут пересечься в какой-то точке одновременно. Собственно, только в этом случае и возникает необходимость уступать дорогу. Если же водители друг другу помех не создают, то нет и вопроса, они могут двигаться через перекресток одновременно.

Итак, преимущество на стороне того, кто справа. Исключение из правила сделано только для одного вида транспорта — трамвая. Он проезжает равнозначный перекресток вне очереди, раньше всех водителей нерельсовых транспортных средств.

Осталось упомянуть о том, где должен останавливаться водитель, чтобы пропустить того, кто пользуется преимуществом проезда. Если перед выездом на главную дорогу вы видите запрещающий знак «Проезд без остановки запрещен», то обязаны затормозить перед этим знаком. Иное место остановки в этом случае может быть предписано табличкой «СТОП» или разметкой (стоп-линия). При другом знаке — «Пересечение с главной дорогой» запрещается выезжать лишь на проезжую часть пересекаемой дороги (хотя и здесь точное место остановки может быть определено разметкой). Во всех остальных случаях место остановки водители выбирают сами, памятуя об одном — не создавать помех тем, кто имеет преимущество.



МОТОЦИКЛЫ

Каждый год девятой пятилетки отмечен увеличением производства товаров народного потребления, среди которых важное место отводится моторным средствам транспорта — мопедам, мотороллерам, мотоциклам. Все заводы мотоциклетной промышленности в минувшем году перевыполнили план и дали около миллиона мотороллеров и мотоциклов и более 600 тысяч мотовелосипедов и мопедов.

Представление о выпускаемых ныне советских мопедах, мотороллерах и мотоциклах дают публикуемые здесь фотографии и таблица, содержащая краткие технические характеристики. Они помогут читателям при покупке выбрать ту машину, которая наиболее полно отвечает конкретным условиям эксплуатации и опыту вождения.

Естественно, новичкам не все расскажет техническая характеристика, поэтому дополним ее некоторыми необходимыми сведениями.

Самыми простыми в управлении и неприхотливыми в обслуживании машинами (не считая мотовелосипедов) являются **мопеды**. Они оборудованы педалями и почти таким же седлом, как велосипеды. Это позволяет новичкам быстро и легко научиться ездить на мопеде. Кроме того, он обладает другими привлекательными качествами: малым весом, небольшими размерами, малыми эксплуатационными расходами. Машину можно хранить даже дома, ездить по любым дорогам и тропинкам — по делам, в лес, на рыбалку.

Главная особенность **мотороллеров** состоит в том, что они снабжены колесами малого диаметра и сконструированы так, что водитель, удобно сидящий, как на стуле, хорошо защищен от встречного ветра, воды и грязи. Двигатель спрятан в кожух и охлаждается вентилятором. Это позволяет продолжительное время ехать с небольшой скоростью без риска перегреть двигатель. Проходимость мотороллера по размытым грунтовым дорогам ниже, чем мотоцикла, зато управлять им легче. Мотороллер «Турист» — единственная наша двухколесная машина, снабженная электрическим стартером, а «Вятка» — единственная обладательница электронной системы зажигания.

Мотоциклы различаются между собой в основном весом, мощностью двигателя и скоростью. Для эксплуатации с боковым прицепом пригодны «ИЖ—Юпитер», «Урал» и «Днепр». Часть «юпитеров» комплектуется прицепами на заводе, а «Урал» и «Днепр» выпускаются только с ними.

Известно, что чем тяжелее машина, тем труднее управлять ею. Это нужно учитывать тем, кто, не обладая достаточным опытом, стремится сразу сесть за руль мощного мотоцикла. Целесообразно постепенно переходить от малой машины к большей. Такой путь позволяет не только хорошо освоить мастерство вождения, но и приобрести необходимый опыт для правильной эксплуатации более сложной машины.

Особое место среди мотоциклов занимает «ИЖ—Планета-спорт». Эта дорожно-спортивная машина обладает самой высокой скоростью и приемистостью. Она предназначена для очень опытных водителей, способных грамотно и безопасно использовать ее параметры.

Параметры
Рабочий объем, см³
Число цилиндров — число тактов
Степень сжатия
Максимальная мощность, л. с. — при об/мин
Максимальная скорость, км/час
Род тока
База, мм
Размер шин, дюймы
Сухой вес — максимальная нагрузка, кг
Расход топлива, л/100 км — при скорости, км/час
Цена, руб.
Год и номер журнала с описанием модели



«Верховина—5». «Автоматик». «Турист — М».



«Рига—12».



«Вятка — 3-электрон».



«Минск» ММВЗ 3.111.

В 1975 ГОДУ

Фото В. Ширшова

Мопеды	Мотороллеры		Мотоциклы						
«Верховина—5» «Рига—12» «Автоматик»	«Вятка—3-электрон»	«Турист—М»	«Минск» ММВЗ 3.111	«Восход—2»	«ИЖ—Планета-спорт»	«ИЖ—Планета-3»	«ИЖ—Юпитер-3»	«Урал» М67	«Днепр» МТ—10
49,8	148	199	123	173,7	340	346	347	645	645
1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	1—2	2—2	2—4	2—4
8,5	6,7	7,8—8,0	8,5	7,5	9,5—10	7,5—8	8,5—9,0	7,0	7,0
2,2—5300	7—5000	12—5000	9,5—6000	10,5—5400	30—6700	18—5200	25—6000	32—5300	32—5200
50	80	90	90	95	140	110	120(90)	105	105
перем.	перем.	пост.	перем.	перем.	пост.	пост.	пост.	пост.	пост.
1210	1300	1400	1250	1300	1350	1450	1450	1450	1500
2,50—16	4,00—10	4,00—10	2,50—19	3,25—16	3,00—19 (впереди) 3,15—18 (сзади)	3,5—18	3,5—18	3,75—19	3,75—19
52—100	120—150	145—150	100—150	112—155	140—150	155—150	158—150	330—260	330—260
2,2—30	3,1—50	3,2—50	3,5—70	2,8—60	4—80	3,5—100	3,7—60 (5,8—60)	5,8—60	5,8—60
183 205 («Автоматик»)	270	450	330	420	1000	670	740 (1040)	1540	1640
1972—2 1974—11 («Автоматик»)	1974—4	1971—10	1974—2	1970—12	1974—1	1970—4; 1971—11	1970—4; 1971—11	1974—9	1974—10

Примечание. Для «ИЖ—Юпитера-3» в скобках приведены данные мотоцикла с коляской.



«Восход—2». «ИЖ — Планета-3». «Урал» М—67.

«ИЖ — Планета-спорт» «ИЖ — Юпитер-3». «Днепр» МТ—10.

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

Фото А. Владимирова

ГАЗ—53А СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ

Бегут по дорогам страны автомобили. Их все больше и больше — миллионы. С каждым годом растет объем автомобильных перевозок. ЗИЛы, МАЗы, УАЗы — верные наши труженики. Но, пожалуй, чаще всего можно встретить ГАЗ—53А. Этот грузовик выпускается у нас самым массовым «тиражом». Напомним некоторые его технические данные. Грузоподъемность автомобиля составляет 4000 кг, вес в снаряженном состоянии 3250 кг, а полный вес — 7400 кг. Он способен буксировать прицеп полным весом до 4000 кг. Габаритные размеры: длина — 6395 мм, высота — 2380, ширина — 2220 мм, база — 3700 мм, колея передних колес — 1630 мм, задних — 1690 мм. Рассчитан грузовик на все виды дорог.

Выпускается ГАЗ—53А с 1965 года и за это время зарекомендовал себя как надежный, долговечный и простой в обслуживании автомобиль. Модели ГАЗ—53А со всеми ее модификациями в 1973 году был присвоен государственный Знак качества.

Все эти девять лет, что идет автомобиль с конвейера, коллектив горьковского завода на основании большого опыта, полученного в процессе эксплуатации, постоянно совершенствует его конструкцию, добиваясь увеличения долговечности, надежности, улучшения других эксплуатационных качеств. Усовершенствования коснулись важнейших узлов автомобиля.

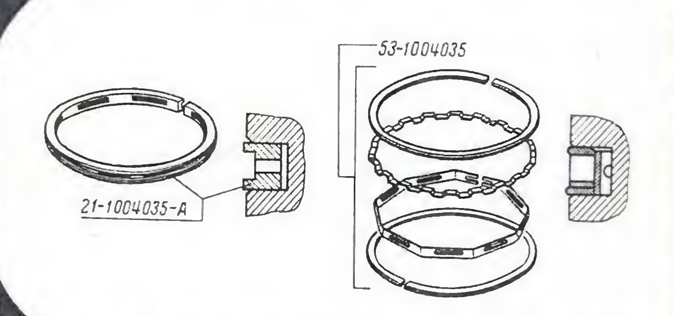
У ГАЗ—53А восьмицилиндровый V-образный карбюраторный двигатель рабочим объемом 4,25 л и мощностью 115 л. с. при 3200 об/мин. Эти характеристики остались первоначальными, однако в целом конструкция двигателя претерпела некоторые изменения.

Неразъемное поршневое маслосъемное кольцо уступило место составному из двух плоских стальных хромированных колец и двух расширителей, осевого и радиального (рис. 1). Результат — существенное снижение расхода масла.

Валик привода масляного насоса крепится теперь при помощи стопорного и пружинного колец (рис. 2).

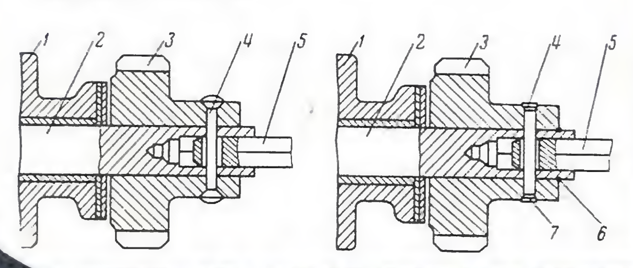
Есть изменения, направленные на увеличение прочности масляного радиатора. С целью уменьшить износ и повысить таким образом долговечность изме-

1 Маслосъемные кольца до изменения (слева) и после (справа).

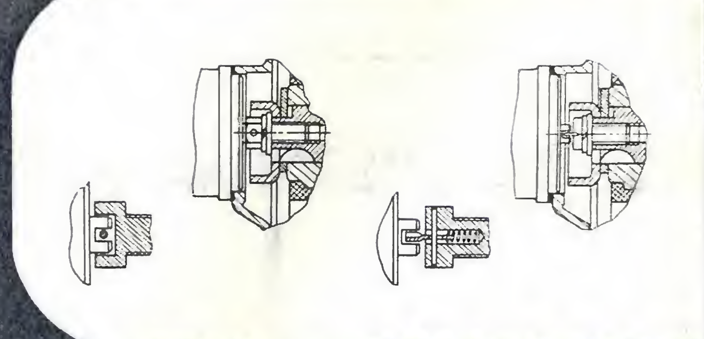


2 Привод распределителя зажигания и масляного насоса: до изменения (слева) и после (справа):

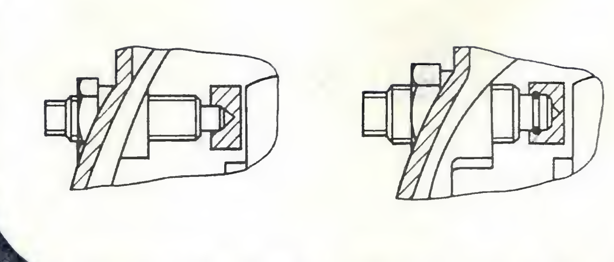
1 — корпус; 2 — валик привода распределителя в сборе; 3 — шестерня привода распределителя; 4 — штифт шестерни привода; 5 — валик привода масляного насоса; 6 — стопорное кольцо; 7 — пружинное кольцо.



3 Привод датчика пневмоцентробежного ограничителя оборотов до изменения (слева) и после (справа).



4 Регулировочный винт упора ведомой шестерни до изменения (слева) и после (справа).



нена конструкция привода датчика пневмоцентробежного ограничителя оборотов (рис. 3). Совершеннее стал пусковой подогреватель, в частности улучшен электромагнитный клапан.

Автомобиль ГАЗ—53А имеет фрикционное, однодисковое сцепление с механическим приводом выключения и периферийно расположенными винтовыми пружинами. В **приводе сцепления** сейчас изменена пружина вилки оттяжного рычага.

Коробка передач машины, как известно, механическая, четырехступенчатая. Прямозубые шестерни стали долговечнее благодаря увеличению модуля. В связи с этим изменились передаточные числа первой передачи и заднего хода. Теперь они соответственно равны 6,55 и 7,77 вместо прежних 6,48 и 7,9.

В **карданной передаче** ГАЗ—53А, состоящей из двух карданных валов открытого типа, введена пресс-масленка для смазки шлицевого соединения. Такая конструкция уже не требует разборки вала при закладке смазки, к тому же уменьшился износ цилиндрической части скользящей вилки.

Главная передача. Здесь также введены усовершенствования. Втулка упора (для ведомой шестерни) иногда соскакивала. Чтобы этого не происходило, применили пружинное кольцо, стопорящее втулку на регулировочном винте (рис. 4). Изменена также геометрия зубьев шестерен **заднего моста.** Это вызвано установкой нового, более совершенного технологического оборудования.

Есть изменения и в **ходовой части** автомобиля. С целью улучшить уплотнение шкворня введен новый поворотный кулак, вместо заглушки шкворня ставится крышка с прокладкой (рис. 5). На ГАЗ—53А последнего выпуска значительно лучше работает амортизатор — там новый корпус клапана сжатия и увеличенная проушина резервуара (рис. 6).

Некоторые изменения внесены также в конструкцию **тормозной системы.** Вибрация стяжных пружин на колодках рабочих тормозов была причиной поломок. Конструкторы применили здесь крепление пружин, исключающее вибрацию.

Все эти нововведения, безусловно, очень важны, но они затрагивают отдельные детали узлов автомобиля. Кардинальное изменение в конструкции модели ГАЗ—53А — новая, **контактно-транзисторная система зажигания**. Она существенно продлила срок службы контактов прерывателя-распределителя и сделала более полным сгорание рабочей смеси. В связи с этим катушка зажигания Б13 заменена катушкой Б114, распределитель зажигания Р13-В вместо Р13-Д; дополнительно устанавливаются транзисторный коммутатор ТК102 и добавочное сопротивление СЭ107.

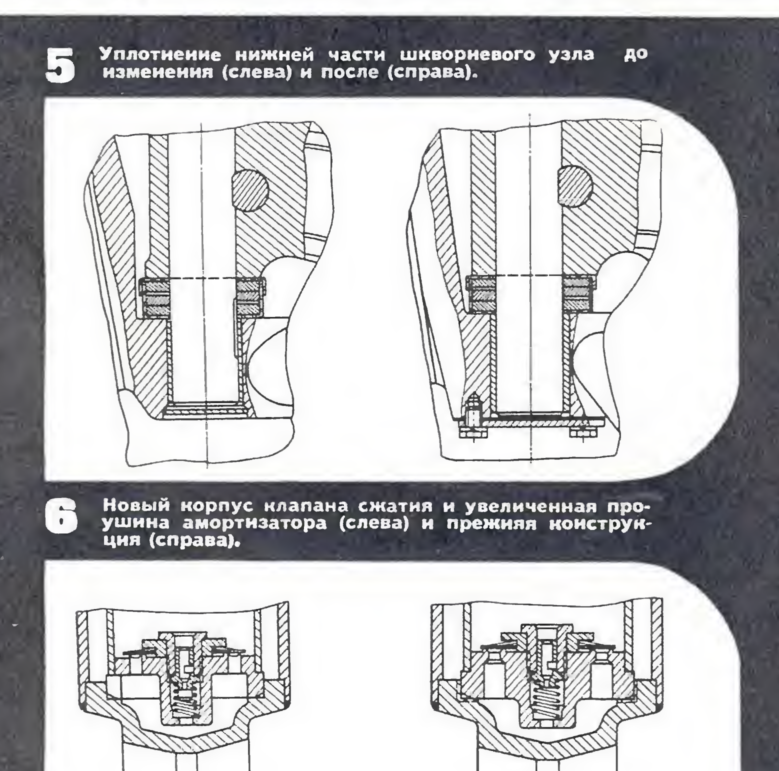
На автомобиле стоит также новый генератор Г250-Г1 вместо Г130Г, реле-регулятор РР362 вместо РР130, новый стартер СТ230-А вместо СТ130-Б, более емкая аккумуляторная батарея 6СТ-75ЭМС (или 6СТ-75ТМС) вместо 6СТ-68ЭМ. В соответствии с международными нормами введены дублеры указателей поворота, устанавливаемые на передних крыльях.

И наконец, еще одно изменение, особенно важное, если учесть, что ГАЗ—53А — массовый автомобиль, работающий нередко в суровых климатических условиях. Конструкторы потрудились над тем, чтобы предотвратить замерзание воды в **системе отопления**. Для этого введены новый радиатор отопителя с вертикально расположенными трубками (рис. 7) и дополнительный запорный кран радиатора охлаждения (рис. 8). Более равномерно теперь распределяется теплый воздух по ветровому стеклу: вместо двух установлено три сопла для его обдува.

И еще одно нововведение, на которое сразу обращаешь внимание, — это **панель приборов,** в которую, в отличие от прежней, вмонтированы амперметр и указатель давления масла. Эти приборы помогают водителю эффективнее контролировать работу двигателя.

В главных чертах ГАЗ—53А сохранил свою конструкцию, успешно выдержавшую испытание временем. Но почти каждый отдельный узел претерпел мало заметные, на первый взгляд, изменения, благодаря которым водитель получил более надежную, более совершенную и современную машину.

Г. КОНСТАНТИНОВ

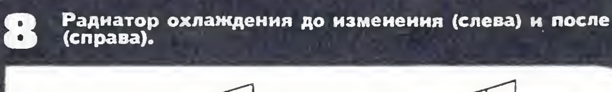


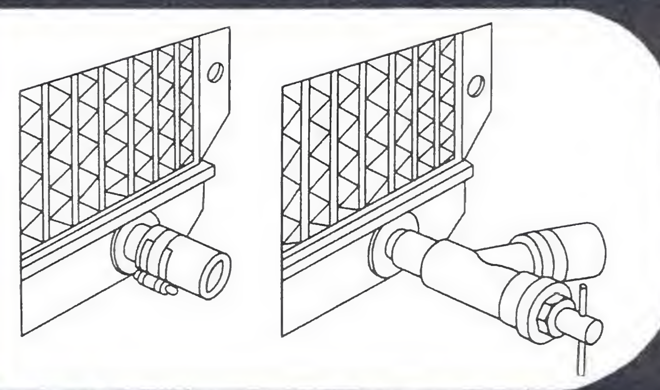
5 Уплотнение нижней части шкворневого узла до изменения (слева) и после (справа).

6 Новый корпус клапана сжатия и увеличенная проушина амортизатора (слева) и прежняя конструкция (справа).



7 Радиатор отопителя до изменения (слева) и после (справа).





8 Радиатор охлаждения до изменения (слева) и после (справа).



СИЛА И МУЖЕСТВО

Минуло три года с тех пор, как был введен новый Всесоюзный физкультурный комплекс ГТО. Миллионы советских людей с гордостью носят сейчас значок, на котором начертаны слова, полные глубокого смысла: «Готов к труду и обороне СССР». В них — выражение основной направленности комплекса. И действительно, что может быть выше, главнее для каждого из нас, чем самоотверженный труд, укрепляющий могущество Советского Союза, готовность и умение защитить честь и достоинство социалистической Родины, великие завоевания народа. В Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР о введении нового Всесоюзного физкультурного комплекса подчеркивалось, что он «призван сыграть важную роль в подготовке всесторонне развитых и физически совершенных людей, активных строителей коммунистического общества, стойких защитников Родины».

В многогранной деятельности оборонного Общества пропаганда среди населения, прежде всего среди допризывной и призывной молодежи, комплекса ГТО, и особенно его третьей ступени — «Сила и мужество», занимает важное место. Для многих комитетов, учебных организаций и клубов ДОСААФ эта работа стала составной частью военно-патриотического воспитания советских людей, подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах. Достойный пример подает организация ДОСААФ Свердловской области. Здесь массовая сдача нормативов комплекса ГТО особенно активно проходит в оборонно-спортивных оздоровительных лагерях. В минувшем году эти лагеря приняли свыше 70 процентов юношей призывного возраста. Около 95 процентов из них сдали летние нормы ГТО третьей ступени «Сила и мужество», в том числе 30 процентов — на золотой значок; 43 процента выполнили нормативы спортивных разрядов.

В постановлении бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР «О мероприятиях ЦК ДОСААФ СССР на 1975 год по комплексу «Готов к труду и обороне СССР» указывалось на необходимость расширения и совершенствования форм массовой спортивной работы. Это и участие организаций Общества в мероприятиях хозяйственных органов, спортивных комитетов и обществ, комсомола и военных комиссариатов по сдаче норм ГТО призывной молодежью на учебных пунктах, подготовка и прием военно-прикладных норм комплекса у юношей, обучающихся в технических школах и клубах оборонного Общества, привлечение всех членов ДОСААФ, занимающихся военно-техническими видами спорта, к сдаче норм ГТО, осо-

VI СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР 1975

Фото Ю. Теуша

бенно в процессе массовых военно-прикладных соревнований по программе VI Спартакиады народов СССР, а также во время походов по местам революционной, боевой и трудовой славы, игр «Орленок», «Зарница». Самое пристальное внимание обращалось на подготовку материально-технической базы и максимальное использование стрелковых тиров ДОСААФ для сдачи населением норм ГТО по пулевой стрельбе.

Эти направления, подсказанные жизнью и проверенные на опыте передовых организаций оборонного Общества, дают точный ориентир в работе, ведут к высоким результатам. Практика показывает, что успех обеспечивают только совместные усилия комитетов, учебных организаций, клубов ДОСААФ, спортивных комитетов и обществ, комсомольских, профсоюзных организаций. Немаловажное значение имеет и то, что на старт соревнований по военно-техническим видам спорта, начиная от районных и кончая всесоюзными, может выйти только тот, кто сдал все нормы ГТО. Рекомендуется в программы соревнований, проводимых первичными организациями, районными и городскими комитетами, клубами ДОСААФ, включать упражнения, способствующие сдаче спортсменами норм ГТО: по пулевой стрельбе, гранатометанию, плаванию, легкоатлетическому кроссу. Ныне при подведении итогов выполнения социалистических обязательств организациями ДОСААФ, наряду с другими показателями, учитывают и сдачу населением норм ГТО по пулевой стрельбе.

Сдача норм ГТО — не самоцель, это действенное средство укрепления здоровья, физической закалки советских людей — все то, что способствует повышению производительности труда, подготовке к защите Родины. Недаром ведь мы говорим, что спорт и труд у нас рядом идут. Следовательно, необходимо проявлять повседневную заботу о качестве тренировок, о том, чтобы они неразрывно были связаны с каждодневными занятиями физкультурой, сдачей нормативов Всесоюзного комплекса.

Вся наша страна самоотверженно трудится над завершением девятой пятилетки. В ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу рождаются высокие социалистические обязательства досрочно выполнить годовой план, дать стране продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами. Нынешний год для нас знаменателен и 30-летием Победы в Великой Отечественной войне. Этой славной дате посвящается VI Спартакиада народов СССР, девиз которой «Готов к труду и обороне СССР».

Спартакиадные соревнования, высокое качество проведения каждого из них, начиная от стартов в первичных организациях и кончая республиканскими и всесоюзными финалами, обеспечат дальнейший рост мастерства спортсменов, помогут новым миллионам людей стать в ряды значкистов ГТО.

Долг каждой организации ДОСААФ — всемерно улучшать военно-патриотическое воспитание населения, составной частью которого является подготовка и сдача норм нового Всесоюзного физкультурного комплекса «Готов к труду и обороне СССР».



Чемпионское золото поднялось в цене

Первые очки в зачет переходящего «Трофея заводов» вписал чемпионат СССР по ипподромным (теперь их официально именуют трековыми) гонкам. Первенство страны получило новую и, надо сказать, более интересную форму розыгрыша. Главное новшество в том, что для всех классов был введен общий зачет. А это означает, что участники, выступающие на «волгах», «москвичах», «жигулях» — машинах, разных по мощности и весу, соревнуются на равных началах. Это было бы несправедливо на асфальтовом кольце, а здесь есть уравнитель шансов — рыхлый скользкий снег.

Поскольку общий зачет означает отказ от определения чемпионов по отдельным классам, то на первенстве нынешнего года вместо четырех золотых медалей разыгрывалась лишь одна. Завоевать ее стало вчетверо сложнее, и цена чемпионского золота заметно возросла, а с нею интерес к соревнованиям со стороны гонщиков, тренеров и зрителей.

Поединок главных претендентов на «Трофей заводов» — спортивных коллективов АЗЛК и ВАЗа принес успех волжанам. Представители других коллективов на их фоне выглядели скромнее: Н. Елизаров (ГАЗ) был восьмым, А. Брум (ИЖ) — двенадцатым, А. Матвеев (УМЗ) — четырнадцатым.

С технической точки зрения интересно отметить, что спортсмены, выступавшие на «жигулях», заняли в финале 1, 2, 4, 6, 7, 9 и 13-е места, на «москвичах» — 3, 5, 10, 12, 14, 15, 16, 17-е, а на «волгах» — лишь 8, 11 и 18-е места. На московском ипподроме с его длинными прямыми участками «волги» не могли конкурировать с машинами других марок, как это было на полуфинале в Тамбове (второй полуфинал состоялся в Москве), где круг короче.

Чемпионат страны был проведен, как уже отмечено, с двумя полуфиналами. В соревнованиях выступали гонщики Москвы, Киева, Риги, Таллина, Горького, Ижевска, Тольятти, Тамбова. О том, насколько сильным был состав участников финала, говорят такие цифры: на старт вышли девять чемпионов и семь призеров первенств страны, на счету у которых 51 медаль разного достоинства. Вплоть до последнего, двенадцатого заезда судьба первых медалей 1975 года оставалась неясной, каждый заезд поистине был чемпионским и по титулам участников, и по накалу страстей, и по цене очков.

Кстати, о заездах. Они проводились по ставшей уже привычной для ипподромных гонок круговой системе, подобной той, что применяется в спидвее, когда каждый встречается с каждым и места распределяются по сумме набранных очков. В финале заезды (протяженностью четыре круга по 1800 метров каждый) комплектовались шестью участниками, все соревнования проводились в 12 заездов, и каждый гонщик брал по четыре старта. Места на финише оценивались соответственно 5, 4, 3, 2, 1 очками. Эта система зарекомендовала себя как наиболее справедливая и интересная со спортивной точки зрения, получила полное признание зрителей и гонщиков.

У нынешнего чемпионата еще одна особенность, непосредственно связанная с тем, что это был первый всесоюзный старт спартакиадного года. Центральная студия телевидения организовала 40-минутную передачу с ипподрома. Впервые соревнования по автоспорту были удостоены столь серьезного внимания ТВ. Хочется думать, что продолжение последует, и мы увидим на экране подробный репортаж с финалов Спартакиады народов СССР по кольцевым автогонкам, ралли, картингу и другим военно-техническим видам спорта.

С. МАРЬИН

Результаты соревнований

Первенство СССР по автомобильным гонкам на ипподроме (машины группы 2): 1. А. Козырчиков (Тольятти), ВАЗ—2101; 2. Г. Иванов (Тольятти), ВАЗ—2101; 3. А. Сафонов (Москва), «Москвич—412»; 4. Ю. Козлов (Москва), ВАЗ—2101; 5. А. Григорьев (Москва), «Москвич—412»; 6. Э. Пистунович (Тольятти), ВАЗ—2103.

ЗАЧЕТ «ТРОФЕЯ ЗАВОДОВ»: 1. ВАЗ (А. Козырчиков, Г. Иванов) — 27 очков; 2. АЗЛК (А. Сафонов, А. Григорьев) — 16 очков; 3. ГАЗ (Н. Елизаров) — 3 очка; 4—5. ИЖ (А. Брум) и УМЗ (А. Клопичев, А. Матвеев) — 0.

Чемпион СССР Анатолий Козырчиков (фото вверху).

Момент гонок: впереди (№ 13) Козырчиков.

Фото В. Ширшова



Накануне решающих стартов

Спорт и наука — этой теме был посвящен Всесоюзный семинар тренеров, проведенный ЦК ДОСААФ СССР

Каждая всесоюзная спартакиада — важный этап в спортивной жизни страны. Не уступающие по размаху и программе Олимпийским играм, они неизменно привлекают внимание к самым злободневным вопросам развития спорта. Было время, когда спартакиады ставили целью популяризацию физической культуры и спорта, охват спортивными занятиями широких слоев населения во всех союзных республиках. Эта задача успешно выполнена. Нынешняя, шестая по счету Спартакиада народов СССР призвана решить новые вопросы — внедрить физическую культуру на основе комплекса ГТО в повседневную жизнь советских людей, улучшить военно-патриотическое воспитание населения, и прежде всего молодежи, повысить качество подготовки мастеров высшего класса.

Ныне уровень результатов в большинстве видов спорта настолько высок, что интересы дальнейшего прогресса настоятельно требуют самого тесного союза с наукой, от которой мы ждем веского слова об эффективной методике тренировок, о морально-волевой подготовке, о регулировании физических и психических нагрузок.

Всем этим вопросам и был посвящен проведенный ЦК ДОСААФ СССР первый Всесоюзный научно-практический семинар тренеров по военно-техническим видам спорта. На нем с докладом «Итоги первого и второго этапов VI Спартакиады народов СССР и актуальные проблемы развития военно-технических видов спорта» выступил заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР А. Н. Скворцов. В интересных лекциях, сообщениях на секционных занятиях участники семинара (а они представляли все союзные республики) почерпнули много полезного.

В работе семинара принимал участие председатель ЦК ДОСААФ СССР трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин.

Корреспонденты журнала «За рулем» попросили участников семинара ответить на два вопроса:

1. Чем ознаменовался первый спартакиадный год, как идет подготовка к финальным стартам?

2. Что полезного дал научно-практический семинар?

Т. ЧХАИДЗЕ,
начальник спортивно-технического клуба ЦК ДОСААФ Грузинской ССР, заслуженный тренер республики

1. Спортсмены Грузии успешно выступили в предыдущей, пятой Всесоюзной спартакиаде. Призовые места в финальных соревнованиях заняли наши раллисты, картингисты, автогонщики-«кольцевики», мотокроссмены, мотомногоборцы. С тех пор прошло четыре года. Если проанализировать итоги выступлений грузинских авто- и мотоспортсменов в последних чемпионатах страны, то невольно напрашивается вывод: свои позиции они несколько сдали. Однако я не стал бы бить тревогу по этому поводу. Дело в том, что автомотоспорт переживает у нас в республике реорганизационный период.

Начали мы с того, что создали республиканский спортивно-технический клуб. Для него была отведена территория неподалеку от города Рустави. В этом промышленном центре военно-технический спорт необычайно популярен. Любое соревнование собирает тысячи зрителей-руставцев. И не удивительно, что сейчас секции клуба получили огромное пополнение из молодежи города. Территория клуба интенсивно застраивается. В новом двухэтажном здании размещается теперь детско-юношеская спортивно-техническая школа, построены боксы, мастерская, стадион на 3 тысячи зрителей с мотобольным полем и гаревой дорожкой. В этом году планируем закончить первую очередь шоссейной трассы — тренировочное кольцо. В будущем здесь появятся еще целый ряд спортивных сооружений, гостиница, двухэтажный гараж, площадки для стоянки автомобилей. Словом, досаафовцы республики получат большой современный спортивный комплекс, где смогут тренироваться и проводить соревнования представители всех видов авто- и мотоспорта.

Но уже и сейчас выгоды от сделанного очевидны. Мы получили возможность возродить в республике спидвей (команда сформирована и тренируется), хорошие условия созданы для мотоболистов, картингистов. В клубе активно работают секции практически по всем видам автомобильных и мотоциклетных соревнований. Кроме того, за эти годы мы расширили и укрепили контакты с партийными, комсомольскими и профсоюзными органами. Большую помощь нам оказывает республиканская федерация автомотоспорта, которую возглавляет министр автомобильного транспорта Грузии Т. Давиташвили.

2. Необходимость в таком семинаре была давно. Ведь чего греха таить, даже самые знающие, самые опытные наши тренеры работают с подопечными, руководствуясь старыми мерками да своей интуицией. Спросите любого из них, полезны ли мотокроссмену, гаревику занятия легкой атлетикой, футболом, баскетболом или другими видами спорта, — и получите противоположные ответы. Неясны многие проблемы, связанные с физической и психологической подготовкой гонщика к соревнованиям, повышением его спортивного мастерства. И состоявшийся семинар — первая ласточка в той большой работе, которую мы должны делать сообща. Пока собраны только отдельные крупицы опыта лучших тренеров. Но главное сделано — приковано внимание к этим вопросам, без решения которых дальнейший прогресс нашего спорта немыслим.

И. ХОТУЛЕВ,
заместитель начальника спортивно-технического клуба ЦК ДОСААФ Белорусской ССР, заслуженный тренер республики

1. В эти дни работники нашего РСТК занимаются подготовкой к республиканской спартакиаде, формированием и организацией тренировок команд, которые примут участие во всесоюзных финальных стартах. Если говорить об автомобильном спорте, то наши команды выступят в ралли, кроссе, кольцевых гонках, многоборье, картинге и соревнованиях автомоделистов. Среди кандидатов в сборные опытные спортсмены, уже не раз участвовавшие в чемпионатах страны, и дебютанты. В числе последних кольцевик кандидат в мастера спорта И. Кобылянский из Гомеля, кроссмены кандидаты в мастера спорта Н. Игнатович из Орши, В. Гнидко из Гродно.

Подготовка к спартакиаде активизировала спортивную работу областных и городских клубов, способствовала укреплению их материально-технической базы. В большей части областей теперь есть автомобильные спортивные секции. В Гомельской, например, созданы группы кольцевых гонок и кросса, в Гродненской — ралли и кросса. Секции имеют «жигули», «москвичи», «волги» ГАЗ—21, грузовые ГАЗ—51. Конечно, их далеко не достаточно, чтобы охватить всех желающих заниматься автомобильным спортом. И тут большую пользу принесло бы объединение усилий наших досаафовских клубов с транспортными предприятиями. Недавно в Белоруссии создан республиканский спортивный клуб автотранспортников. Можно надеяться, что это поможет более широкому развитию автомобильного спорта.

2. Содержательные, интересные доклады и лекции, которые мы прослушали на семинаре, участие в секционной работе — все это поможет не только лучше подготовиться к заключительному периоду Спартакиады, но и на уровне современных требований организовать тренировочный процесс. Путь к вершинам мастерства становится все труднее. С каждым годом растут и спортивные достижения. Нам, тренерам, нужно четко знать, что помогает и что мешает подготовке высококлассных мастеров. Семинар, конечно, не мог дать исчерпывающие ответы на все вопросы. Но если вести научную работу систематически и наладить информацию о ее результатах, думаем, дело пойдет.

А. ЧИПКУС,
старший тренер спортивно-технического клуба ЦК ДОСААФ Литовской ССР, мастер спорта

1. Думается, что к достижениям в спартакиадном году следует отнести новые формы соревнований, позволившие расширить число участников. В республике состоялись ралли для автолюбителей. Владельцы личных автомобилей получили возможность испытать свое

водительское умение в сложных дорожных условиях. Мы знали, что такие соревнования потребуют много труда, но охотно пошли на это: растущий с каждым годом отряд автолюбителей — это наш огромный резерв для развития массового автомобильного спорта.

Положение о состязаниях, утвержденное ЦК ДОСААФ республики и Советом общества «Автолюбитель», предусматривало три этапа по 300—350 километров — два дневных и один ночной. В каждом несколько дополнительных испытаний: слалом, кольцевые гонки, скоростные участки. Старты проводились в субботу и воскресенье, а за несколько дней до них состоялись специальные семинары-консультации для всех участников. Опытные раллисты отвечали на вопросы автолюбителей, разъясняли положение, правила соревнований, показывали, как пользоваться схемой маршрута, легендой и т. д. Многие участники, как мы и предполагали, имели до этого довольно смутное представление о сущности ралли. Семинары проводились днем и вечером, чтобы все желающие могли ими воспользоваться.

Шестьдесят экипажей стартовало в среднем на каждом этапе. Серьезных поломок или аварий не было. Отрадно, что многие автолюбители показали высокое водительское мастерство, умение ориентироваться в пути. Большинство участников получило право на присвоение III спортивного разряда, а 14 человек выполнили норматив II разряда.

Соревнования в целом удались, мы убедились, что проводить их очень полезно. Теперь нам будет легче и с комплектованием судейских коллегий и с отбором кандидатов в штурманскую школу, которая работает при нашем РСТК. Наиболее подготовленные автолюбители, несомненно, смогут участвовать в более сложных соревнованиях вместе с опытными спортсменами.

2. К чему сейчас сводится подготовка раллистов? К теоретической учебе и к езде, накручиванию километров. Давно настала пора разработать практические рекомендации, как и чем быстрее снимать огромные нервные нагрузки, которые испытывают гонщики в ходе соревнований. Об этом, в частности, шла речь на семинаре. Уверен, что наши тренеры с помощью специалистов из институтов физкультуры, медиков могут и должны ликвидировать это белое пятно в раллистской «науке».

Е. ЛЕОШКИН,
начальник и тренер мотоклуба «Турбина» (Балаково Саратовской области)

1. Можно без преувеличения сказать, один из самых любимых видов спорта в нашем городе спидвей. На стадионе во время соревнований собираются тысячи болельщиков. Большую заинтересованность в развитии этого мужественного и увлекательного спорта проявляют партийные и советские органы, руководители ведущих предприятий, комсомольская организация города. Их содействию мы обязаны созданием при первичной организации ДОСААФ ордена Ленина Саратовгэсстроя спортивно-технического мотоклуба «Турбина».

Два года назад, когда мотосекция была при СТК, который культивировал многие виды военно-технического спорта, там занималось человек тридцать, а сейчас в «Турбине» более ста спортсменов. Это школьники старших классов, учащиеся профтехучилища, рабочие местных предприятий. Основное наше направление — гаревые гонки. Недавно начала работать группа картингистов. У нас неплохое клубное помещение, тренировки и соревнования проводим на отличном стадионе. В «Турбине» сейчас два мастера спорта международного класса — братья Владимир и Валерий Гордеевы, пять мастеров спорта, пять кандидатов в мастера, три перворазрядника и около восьмидесяти человек имеют второй и третий разряды. Только в минувшем году четверо стали кандидатами в мастера спорта, а двое — перворазрядниками. Команда клуба дважды выигрывала первенство страны.

В своей тренерской работе я опираюсь на спортивный актив. Без этого не добиться успеха. При клубе есть совет, который возглавляет мастер спорта В. Калмыков. Кстати, все «гаревики» у нас занимаются мотокроссом. На наш взгляд, он необходим любому мотоциклисту, особенно в подготовительный период, в межсезонье.

Впереди у нас большая работа. В Балакове состоятся несколько крупных соревнований. Уже сейчас мы ведем подготовку к ним. Хочется, чтобы это были настоящие спортивные праздники. Ну и конечно, надеемся успешно выступить в финальных спартакиадных стартах по спидвею.

2. Знания, полученные на научно-практическом семинаре тренеров, постараюсь использовать для улучшения подготовки спортсменов, совершенствования их мастерства. А дал нам семинар очень много полезного. Теперь яснее представляешь себе не только ближайшие задачи, но и перспективы, путь к успехам в учебно-воспитательной работе со спортсменами, которые входят в сборные страны и во «второй эшелон». Думаю, выскажу общее пожелание: на следующих семинарах приблизить лекции и особенно работу секций к практическим задачам деятельности тренеров по отдельным видам военно-технического спорта.

ГЕННАДИЙ МОИСЕЕВ — ПОБЕДИТЕЛЬ «АВАНГАРДА-74»

Кто лучший спортсмен уходящего года? С таким вопросом в конце спортивного сезона обращается к своим читателям газета «Советский патриот». Участникам последнего конкурса, названного «Авангард-74», предлагалось определить лучшего представителя военно-технического спорта по итогам всесоюзных и международных соревнований. Задача была нелегкой: ведь в прошлом году наши спортсмены завоевали 28 золотых медалей на чемпионатах мира и Европы, установили 77 мировых достижений.

Наибольшее количество голосов получил чемпион мира по мотокроссу Геннадий Моисеев, который и был признан, таким образом, лучшим спортсменом 1974 года. В десятке сильнейших еще один представитель автомотоспорта — чемпион страны по авторалли, победитель «Тура Европы» в абсолютном зачете Стасис Брундза.

Об этом журналистам было объявлено на пресс-конференции, посвященной итогам выступлений советских спортсменов в международных соревнованиях 1974 года, которую провел ЦК ДОСААФ.



Виктор Сенин.

Инструктор автошколы ДОСААФ — чемпион страны

Имя этого спортсмена знают многие любители автомногоборья. По итогам минувшего года он возглавил составленный Федерацией автоспорта страны список десяти лучших в этом виде. Молодой спортсмен из Комсомольска-на-Амуре Виктор Сенин не раз уже испытал радость победителя, поднимался на желанную для каждого участника соревнований высшую ступеньку пьедестала почета.

В 1972 году он впервые участвовал в составе команды Хабаровского края в первенстве Российской Федерации и стал чемпионом республики в классе грузовых автомобилей, а на проходившем вскоре после этого чемпионате страны завоевал серебряную медаль. Следующий год ознаменовался для него еще большим успехом. Он завоевал звание чемпиона РСФСР и страны по автомногоборью. Урожайным оказался для Виктора и минувший год. Он бронзовый призер первенства республики и чемпион СССР.

У чемпиона страны хорошо идут и производственные дела. Сенин — один из лучших инструкторов практического вождения в автошколе ДОСААФ. Его портрет — на доске отличников. Уже в течение двух лет все курсанты, которых он обучает, сдают экзамены на получение водительских прав с первого раза.

Успехи эти не случайны. За ними большой, кропотливый труд, неустанное совершенствование педагогического и спортивного мастерства.

Как вдумчивого, хорошего педагога, влюбленного в свою работу, характеризует Виктора Сенина начальник автошколы П. Блинов. Виктор Сенин — фанатик автомобильного спорта в лучшем смысле этого слова. Так отзывается о нем тренер и товарищ по команде А. Вольф.

Увлечение спортом помогает Виктору в работе: повседневные занятия по практическому вождению с курсантами плюс специальные тренировки способствуют повышению водительского мастерства.

Нынешний год для Сенина, как и для всех, кто занимается автомотоспортом, особенно ответственный — предстоят финальные старты Спартакиады. Виктор не только готовится к ним сам, но и активно помогает товарищам по команде, делится с ними своим опытом.

г. Хабаровск — **Н. ГАЛЮК**



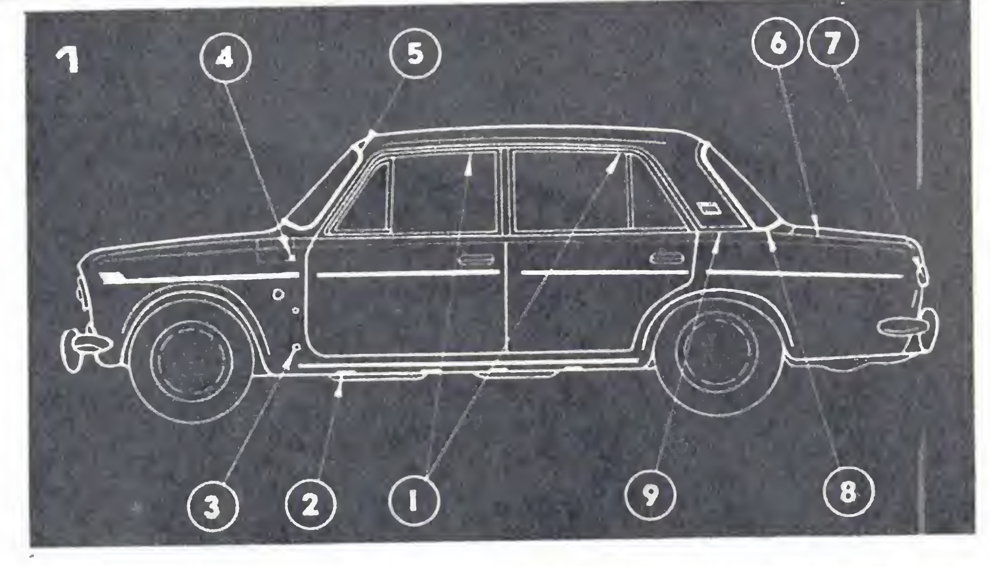
ЗАСЛОН ВЛАГЕ

Негерметичный кузов — это так неприятно: по салону гуляют сквозняки, грязь и вода портят вещи и обивку, металл подвергается атакам коррозии.

Создатели «жигулей» предусмотрели все возможное, чтобы обеспечить достаточное уплотнение «опасных» мест при помощи специальных мастик, резиновых заглушек и уплотнителей. Каждая готовая машина испытывается на герметичность в дождевой и пылевой камерах, и любая неплотность кузова будет замечена бдительным ОТК и устранена.

Однако со временем, при нарушении регулировки положения дверей и крышки багажника иногда сбиваются швы уплотняющей мастики и открывают дорогу воде, а резиновые уплотнители могут деформироваться или повредиться. И тогда в салон или багажник начинают проникать пыль, вода, холодный воздух. Особенно неблагополучны в этом отношении автомобили, кузова которых ремонтировались после аварии.

По просьбе читателей мы попросили специалистов Волжского автозавода рассказать, как в этом случае своими силами поставить в «жигулях» надежный заслон воде и пыли. Слово инженерам отдела кузовов Управления главного конструктора ВАЗа Льву Ивановичу ВИХКО и Людмиле Михайловне КОЛЕСНИК.



Проходят месяцы, складываются в годы. И вы замечаете, что ваш автомобиль стал не таким «сухим», как был еще не столь давно, в салон проникает пыль, появились сквозняки. Вы не столкнетесь с такой неожиданностью, если в процессе эксплуатации будете следить, не скапливается ли в отдельных местах салона и багажника влага и грязь, и сразу восстанавливать герметичность.

Как проверять? Все практически возможные места проникновения воды, в том числе такие, как углы коробки воздухопритока и уплотнители стекол (где течь в общем-то редка), показаны на рис. 1. Направляйте на кузов в «подозрительных» зонах несильную струю воды из шланга, а ваш помощник пусть внимательно следит внутри машины, не появляется ли она в салоне. Технология проверки хорошо описана в «Клубе» («За рулем», 1972, № 8), где говорилось о герметичности кузова «Москвича». Здесь для начала напомним, что поливать «подозрительное» место надо 2—3 минуты — вода не всегда идет кратчайшим путем и иногда появляется лишь после того, как накопится во внутренних полостях и «карманах».

В качестве герметика отлично подойдет невысыхающая оконная замазка, продающаяся в хозяйственных магазинах. Перед ее нанесением обязательно надо хорошо очистить от пыли и просушить обрабатываемые поверхности.

Приступим к работе. Сначала о воде в салоне.

1. Уплотнители дверей. Прежде всего проверьте и, если нужно, отрегулируйте положение дверей (как это сделать, было рассказано в майском номере журнала за 1973 год). Если пришлось заменять дверь, проследите, чтобы зазор между ней и фланцем кузова при снятом уплотнителе был 10—12 мм по всему проему. А устанавливая уплотнитель, промажьте место его соединения с фланцем клеем № 88, как показано на рис. 2.

При проверке направляйте шланг на зазор между дверью и кузовом (позиция 1 на рис. 1). Заметили течь из-под канта уплотнителя на отдельном небольшом участке — снимите его в этом месте с фланца, обожмите края и вновь посадите на место, используя клей № 88.

Если вода проходит по переднему торцу двери, достаточно вклеить резиновую полоску толщиной 2—3 и шириной 10—12 мм по всей длине пропускающего участка между трубчатой частью уплотнителя и стойкой кузова.

Чтобы загерметизировать форточку, можно на 1—2 мм отогнуть внутрь кузова запорную скобу ее поворотной ручки и тем усилить натяг. Обычно этого достаточно.

Обратите внимание и на сливные отверстия в нижней части уплотнителя и в двери снизу — они должны быть чисты.

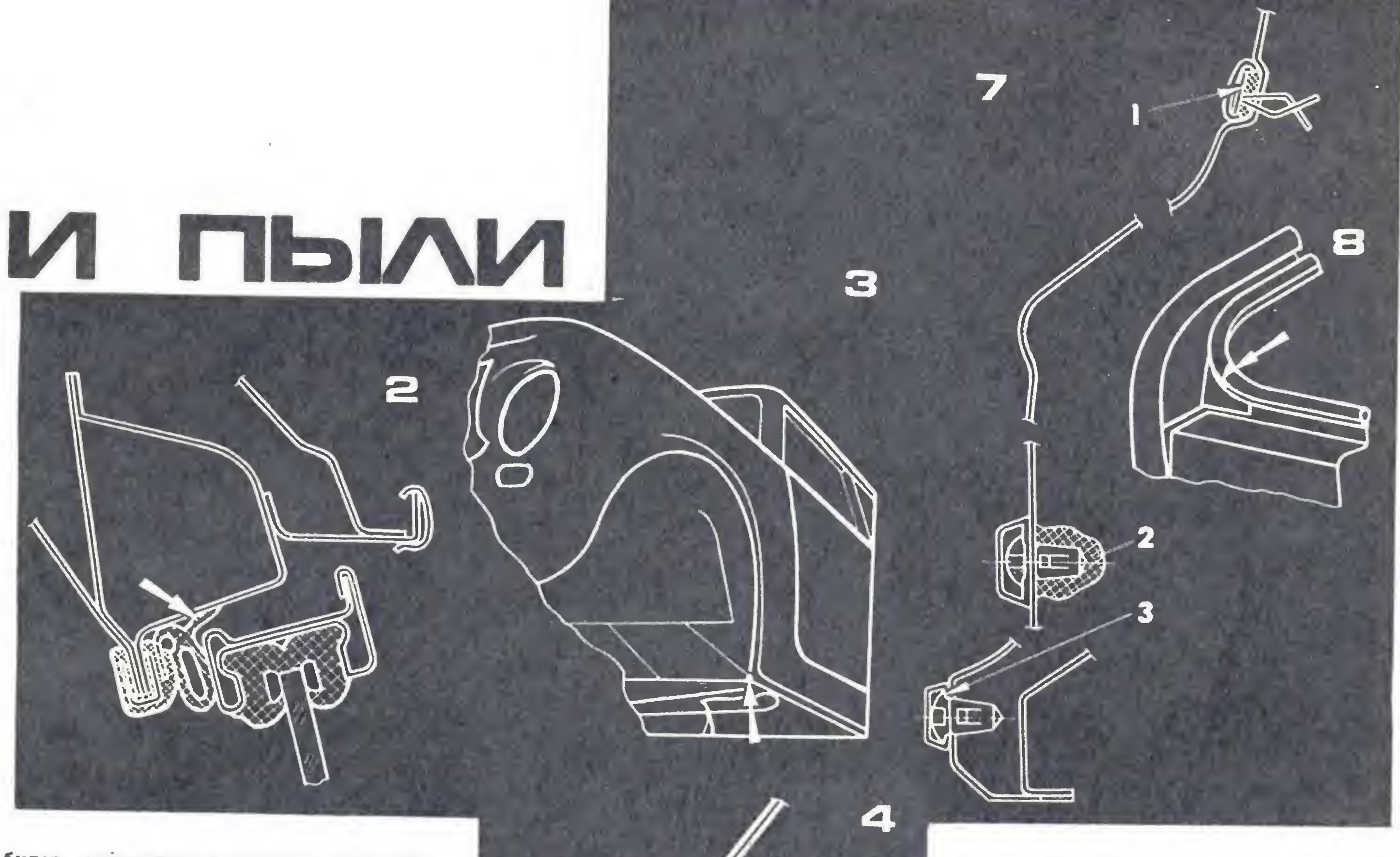
2. Отверстия в полу. Эти технологические отверстия, симметрично расположенные на правой и левой стороне пола кузова, закрыты резиновыми заглушками. Систематически осматривайте днище. Обнаружите, что утеряна какая-либо из пробок — поставьте новую или тщательно заклейте отверстие сверху кусочком листовой резины на клее № 88 и закройте ковриком.

3. Отверстия в боковой панели «передка». Третьей причиной появления воды под ковриками пола (о двух мы только что рассказали) может быть неплотность в боковой панели «передка». Контроль в этом случае непрост.

Снимите боковую обивку и термоизоляционную прокладку. Для этого нужно аккуратно вынуть два держателя обивки и отогнуть верхнюю металлическую скобу под панелью приборов. Теперь, направляя струю воды в зазор между передним крылом и рамой ветрового стекла, проверьте, не появляются ли капли внутри кузова из-под хомутов, крепящих пучок проводов, и из-под резиновой заглушки провода антенны (позиция 3 на рис. 1). Место течи нужно хорошо покрыть замазкой.

Следует периодически очищать отверстие в нижней части крыла (рис. 3) из кармана, образуемого внутренней панелью и крылом около резинового уплотнителя, чтобы вода стекала наружу и не скапливалась. Можно поступить проще, даже не прибегая к проверке, — сразу ликвидировать доступ воды в кузов. Для этого в зазор между крылом и рамой лобового стекла вклеиваем полоску из губчатой резины сечением 3—5 на 15—16 мм. Широкие стороны предварительно промазываем клеем № 88, а верхнюю кромку заправляем заподлицо с кузовом. Замазка здесь не поможет, так как летом

И ПЫЛИ



будет плавиться и стекать под крыло.

Можем сообщить, что завод ведет работу по дополнительной герметизации этой зоны.

4. Углы коробки воздухопритока. Течь здесь может появиться, когда отошла мастика, которая была нанесена при изготовлении вашей машины в задних углах коробки (рис. 4). Прижмите мастику (если она отошла) пальцами или нанесите достаточный слой замазки, а затем проверьте это место струей воды из шланга. Обязательно очистите сливную трубку с левой стороны коробки. И все — вода в кузов не пройдет.

5. Уплотнитель лобового стекла. Здесь требуется особо тщательный подход. Начинайте проверку, направляя струю воды на место, где уплотнитель прилегает к кузову и стеклу, в нижних углах (отдельно для каждой стороны). Если из-под панели приборов вода не течет внутрь, постепенно поднимайте зону падения ее до верхних углов. Так вы найдете слабое место, а найдя — отогните край уплотнителя, заложите между резиной и металлом замазку непрерывной «колбаской» (рис. 5) и «примажьте» ее пальцами.

Несколько общих замечаний по пунктам 1—5. Сырость на ковриках и под ними — не обязательно следствие негерметичности кузова. Вода и грязь могут попасть в салон с грязной или плохо очищенной от снега обуви, при неаккуратном мытье обивки и ковриков. Поэтому, садясь в автомобиль, тщательно вытирайте ноги. Делая уборку в салоне, не лейте воду — мойте обивку и коврики мыльной пеной и слегка смоченной губкой и тщательно осушайте затем отжатой губкой.

4

5

6

1

2

Целесообразно периодически хорошо проветривать полость под ковриками, открыв все двери, приподняв коврики и подложив под них какие-либо планки.

А как быть, если вода попадает в багажник? Места ее возможного проникновения показаны на рис. 1 позициями 6—9. Разберем каждую причину отдельно и найдем способы «лечения».

Рис. 1. Места возможного проникновения воды в кузов: 1 — уплотнители дверей; 2 — отверстия в полу; 3 — отверстия в боковой панели «передка»; 4 — отверстия в коробке воздухопритока; 5 — уплотнение лобового стекла; 6 — крышка багажника; 7 — прокладка заднего фонаря; 8 — уплотнение заднего стекла; 9 — отверстия для держателей молдингов.

Рис. 2. Уплотнение дверей. Стрелкой показана зона нанесения клея.

Рис. 3. Отверстие для стока воды (показано стрелкой).

Рис. 4. Уплотнение коробки воздухопритока. Стрелкой показано место нанесения замазки.

Рис. 5. Уплотнение лобового и заднего стекол. Стрелкой показана зона нанесения замазки.

Рис. 6. Контроль и устранение течи в багажнике: 1 — промазка мелом; 2 — нанесение замазки.

Рис. 7. Герметизация отверстий в держателях молдингов (левое заднее крыло ВАЗ—2103): 1 — молдинг боковины; 2 — горизонтальный молдинг на крыле; 3 — молдинг на нише колеса. Штриховкой показан слой замазки.

Рис. 8. Место проникновения пыли (отмечено стрелкой) через гофр на уплотнителе крышки багажника.

6. Крышка багажника. Вначале проверим, не проходит ли вода между ней и уплотнителем. Кусочком школьного мела промажем верхнюю часть уплотнителя и, закрыв крышку, начнем лить воду по ее контуру. Нижнюю кромку крышки затем протрем, чтобы с нее не падали капли. Откроем багажник. Если на резине мел намок, вначале несколько увеличим поджатие уплотнителя. Для этого нужно ослабить две гайки, крепящие замок крышки багажника, и, сдвинув его вверх, вновь затянуть. (Закрытая крышка не должна давать ощутимый люфт, когда мы нажимаем на ее задний край.) Обычно этого бывает достаточно.

После этого проверим, не проходит ли вода из-под уплотнителя, между ним и фланцем, на который он посажен. Нанесите меловую черту, как показано на рис. 6, и лейте воду, течь, если она есть, легко обнаружить. Там, где мел намок, снимите уплотнитель, обожмите его края и вновь посадите на фланец. В случае, когда повторная проверка покажет, что этого недостаточно, промажьте замазкой углы сточного желобка (см. рис. 6).

Так же проверяется и восстанавливается герметичность задней двери автомобиля ВАЗ—2102.

7. Прокладка заднего фонаря. Обнаружить течь несложно. Откройте крышку багажника и, направив струйку воды снаружи и сверху на прокладку, одновременно наблюдайте, не появятся ли капли изнутри. Если появятся — попробуйте подтянуть гайку крепления фонаря. Не поможет — снимите фонарь и нанесите замазку под его прокладку.

8. Уплотнитель заднего стекла. Поливая участок, где уплотнитель прилегает к стеклу и крыше, наблюдайте через стекло, не проходит ли вода на полку «задка». Затем откройте багажник и посмотрите, не течет ли там. В случае необходимости нанесите замазку под уплотнитель — так же, как мы советовали для лобового стекла.

9. Отверстия держателей молдингов. Нет ли воды под запасным колесом? Если есть, проверьте, на месте ли заглушка сливного отверстия. Все в порядке? Продолжаем проверку. Протрите насухо кожух и направьте струю воды на молдинг боковины. Через открытую крышку багажника будет хорошо видно, не стекают ли капельки по нише заднего левого колеса. Обнаружили течь — снимите молдинг с держателями, нанесите на них замазку (позиция 1 на рис. 7) и снова поставьте на место. Чтобы проверить другую сторону, полейте аналогичный молдинг на правой стороне и, вынув заглушку снизу правого крыла, посмотрите, нет ли влаги. Способ защиты тот же, что для левого крыла. На ВАЗ—2103 нужно таким же образом проверить, не пропускают ли воду держатели горизонтальных молдингов на крыльях и молдингов на нишах колес.

Поскольку доступ к некоторым держателям изнутри затруднен, можно нанести на них замазку снаружи, как показано на рис. 7 (позиции 1 и 3).

У ВАЗ—2102 течь может появиться в отверстиях держателей, крепящих молдинги задней двери. Меры устранения — те же самые, о которых говорилось выше (см. рис. 7).

Так мы защитили свой автомобиль от воды. А как быть с пылью и сквозняками?

Регулировка дверей и уплотнителя, о которой говорилось вначале, защищает салон и от проникновения внутрь пыли. Следите за чистотой пола и ковриков, потому что на ходу пыль имеет склонность подниматься с них.

Если вы ощущаете запах дыма, проверьте, не порван ли уплотнитель между капотом и коробкой воздухопритока. Порванный нужно заменить.

При движении в потоке автомобилей закрывайте люк забора воздуха — в него могут попадать выхлопные газы идущих рядом машин.

Открытые форточки на ходу вызывают неприятный озноб у сидящих сзади пассажиров. Закройте их — и зачастую почти наверняка не нужно будет искать причину сквозняка, пытаясь обнаружить неплотность в дверях или перегородке кузова за задним сиденьем.

В багажник пыль чаще всего попадает через технологические отверстия (когда утеряны заглушки пола или прорываясь над уплотнителем крышки, если та не отрегулирована). Возможно, доступ пыли открывают гофры, образовавшиеся на уплотнителе (рис. 8), чаще в углах. Обнаружив причину, вы тем самым определите способ «лечения» — надо заклеить отверстие, подогнать крышку или расправить уплотнитель.

Есть еще один возможный путь, выбираемый пылью, который нужно закрыть. Проверьте, плотно ли подходят к кузову края резиновых уплотнителей, надетых на кронштейны заднего бампера. Если нет, подожмите их.

Сальники «запорожцев»

«Москвичи», «жигули», «волги» — о сальниках этих автомобилей уже говорилось на «заседаниях» нашего «Клуба «Автолюбитель» (соответственно 1971, № 9, стр. 12; 1972, № 4, стр. 10; 1974, № 5, стр. 18). Сегодня на очереди «запорожцы». Где и какие сальники установлены на ЗАЗ—965 и ЗАЗ—966 всех модификаций, на ЗАЗ—968? Какие именно из них взаимозаменяемы в различных агрегатах одной модели и для разных моделей? Каковы их размеры?

Ответ на эти вопросы дает таблица, помещенная ниже.

Повторим некоторые общие сведения, которые мы приводили в предыдущих статьях. Все, что говорилось о сальниках «москвичей» или «волг», справедливо и для «запорожцев».

На поверхности сальника не должно быть царапин или каких-либо неровностей, а рабочей части — кромке полагается быть острой и упругой. В большей части сальников есть пружинка. Так вот убедитесь, что она не потеряла упругость, находится на своем рабочем месте и замок ее надежно замкнут.

Острый край, царапины или заусенцы на фаске уплотняемого вала могут стать причиной повреждения сальника при его установке и, как следствие, вызвать течь смазки в этом месте. Поэтому внимательно осмотрите вал, на котором будете монтировать новый сальник, и зашлифуйте «подозрительные» места.

Но если вал изношен, вышел за пределы чертежных допусков, одним новым сальником делу не поможешь — чтобы масло не текло, придется заменить и вал. Учтите, что течь может появиться и при очень грязном масле, засоренном взвешенными частицами нагара и металла. Чтобы этого не произошло, следите за своевременной сменой масла.

Небольшое «потение» вокруг сальника не является дефектом. Напротив, такое «микрозамасливание» свидетельствует о нормальной работе уплотнения.

Наименование	Номер по каталогу	Размеры: внутренний диаметр × наружный диаметр × высота, мм	Количество на автомобиле моделей		
			«965» и его модификации	«966В» и его модификации	«968»
Сальник коленчатого вала двигателя	965-1005033 968-1005033	56×82×10 65×90×10	2 —	2 —	— 2
Сальник ведомого вала (картера) сцепления	965-1601298 968-1601298*	30×47×10 24×45×10	1 —	1 —	— 1
Сальник полуоси	965-2403100 966-2403100	23×35×6 26×38×7	2 —	2 —	— 2
Сальник вала сошки и вала рулевого управления	965-2403100	23×35×6	2	2	2
Сальник ступицы переднего колеса	965-3103035 966-3103035	41,15×55,7×9 39,4×58×9	2 —	— 2	— 2
Сальник ступицы заднего колеса наружный	965-3103034	42×62×10	2	2	2
Сальник ступицы заднего колеса внутренний	965-3104038 965-3103034	35×55×10 42×62×10	2 —	— 2	— 2

* На силовые агрегаты МеМЗ-968 с номера 36660 устанавливается новый сальник 968-1601298-А с маслосгонной резьбой. Этот сальник (но без маслоотражательного кольца) можно установить на агрегаты, выпущенные ранее.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

«ЖИГУЛИ» И ИХ ПАСПОРТ

Наши читатели А. Попов из Грозного, Е. Ксендзенко из Полярного Мурманской области, другие автолюбители просят рассказать о номерах, приведенных в технических паспортах автомобилей ВАЗ.

Отвечают специалисты Волжского автозавода.

В технический паспорт «жигулей» вносятся три номера: номер двигателя, номер кузова и номер для запчастей. Регистрации в Госавтоинспекции подлежат номер двигателя, выбитый на его блоке цилиндров, и номер кузова, который выбит на коробке воздухопритока. Номер для запчастей — это порядковый номер автомобиля, сходящего с конвейера, независимо от его модели. Он имеет только заводское значение.

Нужно дать разъяснение в отношении понятия «шасси». Шасси — это, по существу, автомобиль без кузова. Поэтому шасси есть только у автомобилей рамной конструкции. Несущим же элементом легковых автомобилей «Жигули», «Москвич», «Запорожец» является кузов. Поэтому для таких машин номер кузова является практически и номером шасси.

НАМОТКА ГЕНЕРАТОРА Г502А

С. Сотникова из г. Ангрен Ташкентской области, автолюбителей из Омска, из других городов интересуют обмоточные данные генератора Г502А и правила намотки при восстановлении его статора.

Отвечают специалисты НИИАвтоприборов.

Обмотка статора генератора состоит из трех фаз, каждая из которых имеет шесть непрерывно намотанных катушек, содержащих по 14 витков провода марки ПЭВ-2 с диаметром медной жилы 0,96 мм. Расход провода на одну фазу составляет, таким образом, 6,85—7,00 м, а всего на три фазы — около 21 м.

На случай, когда ротор генератора также требует ремонта, сообщаем: его обмотка состоит из 680±5 витков провода марки ПЭВ-1 с диаметром жилы 0,51 мм. Сопротивление этой обмотки при окружающей температуре 20±5° С должно быть $7{,}15^{+0{,}3}_{-0{,}2}$ ом. Всего на обмотку возбуждения должно пойти около 110 м провода.

Какова технология? Все катушки наматывают на шаблон размером 24×6,7×5,5 мм. Расстояние между центрами соседних катушек должно быть 45±1 мм.

Перед укладкой их в пазы статора тщательно изолируйте катушки слоем электроизоляционного картона марки ЭВ-0,2 таким образом, чтобы изоляция выступала за края статора примерно на 2 мм с каждой стороны и предохраняла обмотку от контакта с металлом.

При этом необходимо строго соблюдать очередность расположения катушек всех фаз и проследить за направлением намотки, которое должно быть одинаковым во всех катушках. Укладку производите по часовой стрелке и начинайте ее от точки, расположенной на уровне примерно в 30° от паза под стяжной болт.

Выводы начала каждой из фаз следует зачистить, скрутить вместе и спаять, надев на них затем изоляционный чулок. А концы фаз — припаять к контактным болтам, идущим на выпрямительный блок.

После намотки статор необходимо пропитать водоэмульсионным лаком 321В.

«ЭЛЕКТРОСТАТИК»

Многие автолюбители интересуются, для чего служат прикрепляемые сзади к кузову и касающиеся земли планки с надписью «Elstat».

В современном автомобиле много синтетических материалов. Из них выполнена внутренняя обивка, многие автолюбители сами делают чехлы на сиденья из этих материалов. Выходя из такого автомобиля, можно зачастую почувствовать, что вас «бьет током». Напряжение бывает настолько велико, что водители вынуждены закрывать дверцу, держась за стекло. Многие владельцы автомобилей, в частности «жигулей», ошибочно считают, что это происходит из-за неисправности генератора.

Данное явление объясняется возникновением зарядов статического электричества. Убедиться в их существовании очень просто: достаточно в сухую погоду протереть ветошью капот или другую поверхность автомобиля — мелкие частицы пыли останутся на поверхности металла, как на магните. Заряд статического электричества возникает и при взаимном трении различных поверхностей и даже при заправке автомобиля бензином. Контакты водителя с сиденьем, шкива с ремнем вентилятора, кузова автомобиля с потоками воздуха — все это контакты трения.

Эти заряды, как предполагают, могут оказать отрицательное воздействие на водителя: у него может появиться головная боль, нервозность, скованность движений, ослабиться острота зрения, повыситься утомляемость.

Одесский завод холодильного машиностроения научно-производственного объединения «Холодмаш» освоил выпуск контактной планки «Электростатик», которая отводит заряды статического электричества с корпуса автомобиля. Она сделана из специальной электропроводящей резины с удельным объемным сопротивлением от 10^4 до 10^7 ом·см и рекомендуется для автомобилей любой марки.

Это планка, состоящая из резиновой полосы, жестко соединенной с металлическим наконечником, имеющим два отверстия для крепления к кузову.

Экспертный совет Всесоюзной торговой палаты утвердил «Электростатик» к выпуску в торговую сеть.

Купив планку, некоторые автолюбители задумываются над тем, каким образом резина может быть электропроводной, и начинают подключать «Электростатик» к сети напряжением 12 или 220 вольт, чтобы убедиться в электропроводности. А после таких экспериментов пишут на завод-изготовитель рекламации. От экспериментов советуем воздержаться. Для тех же, кто хочет познакомиться с токопроводящими резинами, сообщаем источник: «Общая технология резины». Под редакцией Ф. Ф. Кошелева, А. Е. Корнеева, Н. С. Климова. Издательство «Химия», Москва, 1968, раздел «Электропроводящие резины».

«Электростатик» продается в магазинах Спортторга и на автозаправочных станциях. Поставляется он по заказам торговых баз и магазинов «Спорттовары». Для сведения баз сообщаем адрес: г. Одесса-5, Одесский завод холодильного машиностроения.

По всем вопросам приобретения «Электростатика» автолюбители должны обращаться только в торгующие организации — магазины или республиканские и областные конторы «Спорттоваров».

КАРТ СВОИМИ РУКАМИ

Как построить его? — с таким вопросом в редакцию обращаются десятки читателей, главным образом школьники. Они хотят узнать, где можно найти какую-либо литературу, содержащую сведения о материалах, особенностях конструкции, основные размеры, а также другие данные, необходимые для постройки карта силами школьного технического кружка или станции юных техников.

Наш журнал в прошлом неоднократно публиковал статьи в помощь картингистам. Описание устройства машины классов 125 и 175 см³ можно найти в № 7 за 1969 год (карт АК—2), № 4 за 1968 год и № 4 за 1969 год (карт «Эстония—К5»), а советы относительно постройки своими силами — в № 10 за 1963 год. Анализ современных конструкций (статья «Карт со всех сторон») дан в № 6 за 1972 год. Подробные рекомендации по изготовлению самодельного карта опубликованы на страницах журнала «Моделист-конструктор» (№ 10, 11, 12 за 1973 год).

ПРИЕМИСТОСТЬ ГРУЗОВИКОВ

«Последнее время в литературе часто встречаются данные, характеризующие приемистость легковых автомобилей, — пишет нам Ф. Скобелев из Челябинска. — А вот сколько времени занимает разгон с места до скорости 80 км/час у грузовиков — таких цифр я еще нигде не встречал».

Наиболее распространенные модели грузовых автомобилей ГАЗ—53А и ЗИЛ—130 при полной нагрузке (без прицепа) набирают 80 км/час с места соответственно за 64 и 60 секунд. Для сравнения укажем, что ВАЗ—2101 разгоняется с места до той же скорости за 12 секунд, а 30-сильный «Запорожец—966В» — за 33 секунды.

ПОЧЕМУ ПОВОРАЧИВАЮТСЯ КОЛЬЦА?

«На моем автомобиле ЗАЗ—968 во время работы двигателя все кольца на поршне поворачиваются, устанавливаясь прорезями по одной линии. Почему это происходит?» — спрашивает Н. Куликов из г. Горького.

Отвечают специалисты мелитопольского завода.

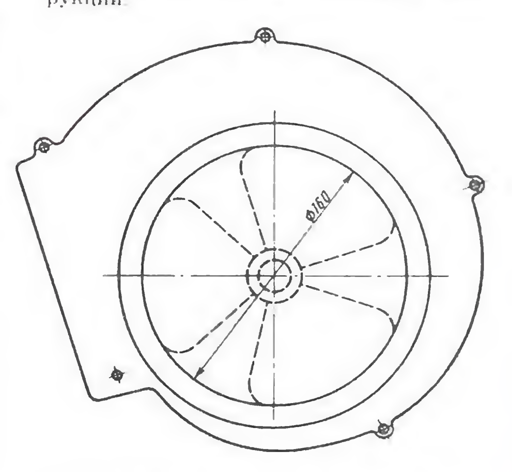
Такая «ориентировка» замков — свидетельство того, что не все в этом цилиндре ладно. Причина, вероятно, в чрезмерном зазоре между кольцами и канавками на поршне или в появлении царапин, даже незначительных, на зеркале цилиндра. В последнем случае нужно заменить цилиндры и поршни с поршневыми кольцами.

УДАЛИТЕ ПЕРЕМЫЧКИ

Владелец мотоколяски СЗД тов. Александров из г. Баку спрашивает, что можно сделать для снижения температуры двигателя, перегревающегося в жаркие дни.

Отвечают работники серпуховского мотозавода.

Прежде всего следует убедиться, что охлаждаемые поверхности двигателя чисты, опережение зажигания и регулировка карбюратора соответствуют инструкции.



Температуру цилиндра можно понизить на 18—20 градусов, если в крышке вентилятора удалить перемычки, показанные на рисунке пунктиром. Крышками без перемычек завод предполагает комплектовать мотоколяски в ближайшее время.

Плюс коляска

На чем легче ездить — на мотоцикле с коляской или без нее? — такой вопрос часто задают мотолюбители, которым еще не представилась возможность сравнить эти машины. Некоторым новичкам кажется, что третья опора, которую получает мотоцикл после присоединения коляски, не только улучшит устойчивость, но и значительно облегчит управление. Если же спросить об этом опытных мотоциклистов, то однозначного ответа не получишь. Каждый захочет уточнить — на каких дорогах, зимой или летом, с какой нагрузкой.

Как же ведет себя мотоцикл с коляской? Об этом просят рассказать мотолюбители, собирающиеся пересесть на трехколесную машину. Довольно полные ответы содержатся в статье искушенного мотоциклиста Ганса-Иохима Мая, опубликованной журналом «Дас моторрад» (ФРГ). Мы печатаем эту статью в изложении.

Сюрпризы

Когда я вспоминаю о моих первых километрах на мотоцикле с коляской, то невольно становится смешно, хотя тогда мне было совсем не до смеха.

Помню, как однажды вечером мы присоединили к моему мотоциклу боковой прицеп. На этой машине я двинулся наутро через весь город к себе на работу, полагая, что все будет в порядке. Однако через сотню метров я уже не чувствовал себя уверенно. На первом же правом повороте, когда коляска неожиданно поднялась вверх, пришлось вспомнить все свои теоретические познания и немедленно прибегнуть к тормозам, чтобы не ударить мирно стоящий у обочины автомобиль. На работу я прибыл все же вовремя, но весь был мокрым от пота и твердо решил обстоятельно проверить, правильно ли установлена коляска. Домой я возвращался с определенным облегчением, хотя бы потому, что было темно, меня никто не видел, и при правых поворотах я почти ложился на коляску.

Должен сказать, что измотавшие меня несколько километров не смогли заглушить то отличное состояние, которое невольно возникает при езде с боковым прицепом.

Нужна тренировка

Говорят, есть люди, которые, не имея опыта вождения мотоцикла с коляской, садятся на такую машину и могут ехать как им хочется. Думаю это просто разговоры. Реакция рук при езде на мотоцикле с коляской и без нее совершенно различна, и уже одно это будет на первых порах замедлять действия.

Что же касается меня, то на другой день я тщательно проверил правильность установки коляски и начал тренироваться на пустовавшей автомобильной стоянке. Довольно быстро я освоил правый поворот и стал делать это без большого труда. Технику его выполнения надо сначала понять. При повороте в ту или иную сторону вы соответственно тянете на себя плечо руля, в то время как на мотоцикле без коляски вы толкаете руль в сторону поворота.

Это простое и, практически, единственное различие, но его необходимо уяснить перед ездой на мотоцикле с коляской, тем более что оно требует определенной тренировки мускулатуры. А ощущение того, насколько надо оттягивать руль для поворота, со временем становится автоматическим. Здесь очень может помочь тренировка в езде по кругу с сокращением радиуса поворота до тех пор, пока колесо коляски толчком или плавно не начнет отрываться от земли.

Для тренировки и приобретения навыков в вождении мотоцикла с боковым прицепом нужна свободная площадка, так как в момент, когда колесо начнет отрываться от земли, приходится немного повернуть руль в противоположную сторону — тогда колесо снова станет на дорогу. Или можно немного притормозить, правда, в этом случае колесо коляски опустится на землю более резко.

Почему поднимается коляска

Оттренированных навыков далеко не достаточно, чтобы мастерски водить мотоцикл: для этого важно знать еще несколько «хитростей».

Возьмем такую ситуацию. В городе мотоцикл должен остановиться перед светофором для последующего поворота направо в ближайшую улицу. И вот зажегся зеленый — «газ», руль вправо и... Хочу предупредить: при таком, казалось бы, простом маневре бывают неприятности, если поворот был сделан слишком круто или к заднему колесу подведена мощность на несколько лошадиных сил больше, чем нужно для благополучного выполнения маневра. Главное, что надо помнить водителю мотоцикла с коляской: опасность возникнет тогда, когда направление движения будет изменяться резко, рывком.

Если вы уже поначалу в какой-то степени освоились с мотоциклом, то вам следует разобраться в том, почему колесо коляски, установленной справа, при повороте направо может оторваться от земли. Нам не хотелось бы приводить здесь сухие формулы, попытаемся только указать на возникающие при повороте силы.

В первую очередь играет роль вес мотоцикла и коляски, то есть сила тяжести, прижимающая все колеса экипажа к земле. Вторая сила, возникающая только при поворотах, — центробежная; она хочет сорвать нас с кривой, по которой движется мотоцикл.

Центробежная сила, к сожалению, действует не в плоскости дороги (то есть не в точке сцепления колес с ней), а в центре тяжести мотоцикла с коляской, который лежит выше уровня земли, и поэтому является опрокидывающей силой, если она достаточно велика. Неравномерное распределение веса (коляска весит около 100 кг, в то время как сам мотоцикл с водителем — 250 кг) влияет таким образом, что более «легкое» колесо коляски теряет контакт с дорогой значительно раньше и под действием меньшей центробежной силы, чем требуется для отрыва заднего колеса мотоцикла.

Как уменьшить опасность

Исходя из этого, опасности опрокидывания, с которой сталкиваются водители, можно избежать. Здесь есть два пути. Мы можем переместить центр тяжести в направлении колеса коляски, если, наклонив корпус в сторону колеса, увеличим нагрузку на него. Можно также переместить центр тяжести ниже с тем, чтобы центробежная сила имела меньшее плечо — просто, как говорится, «положить подбородок» на бензобак мотоцикла.

На практике, когда хотят достичь наибольшего эффекта в обеспечении безопасности, применяют оба способа. Отсюда также ясно, почему в пустую коляску кладут какой-нибудь груз — большой автомобильный аккумулятор, полный ящик с инструментами, и это облегчает выполнение правых поворотов. А когда в коляске сидит пассажир, то колесу еще труднее подняться на правом повороте в воздух, даже если ваш спутник не спортсмен. Это понятно: ведь он способствует перемещению центра тяжести в сторону колеса коляски и обеспечивает дополнительную загрузку его.

Изучение причин опрокидывания позволило сделать неожиданные «открытия», в частности то, что на мокрой дороге (со стертыми шинами) при всем желании коляску не удастся поднять в воздух. В таких условиях мотоцикл просто начинает скользить в сторону. В связи с тем, что сила сцепления ко-



лес с дорогой в этом случае заметно меньше, поведение пассажира, находящегося в коляске, способно отодвинуть границы опрокидывания значительно дальше обычного. Когда начинается боковое скольжение, с рулевым управлением надо поступать так же, как и при отрыве колеса от земли. Однако, когда мотоцикл все же достигает границы опрокидывания, я пожелал бы себе лучше находиться на сухой дороге, так как в этих условиях манипуляции рулем более надежны. Здесь уже меньше приходится полагаться на «чувствительность» рук, и водитель воспринимает предостережение об опасности «на слух».

Как показала практика, многие теории не могут заменить водителю ощущений. Совершенно бесполезно, например, для поворота устанавливать теоретически предел скорости, при которой мотоцикл с коляской опрокинется. Здесь, конечно, чувство должно подсказать необходимость молниеносного наклона корпуса в сторону коляски. Надо помнить при этом, что мы сами можем дать дополнительный сильный толчок, которого, случается, и не хватает для того, чтобы создать окончательный перевес центробежной силы и опрокинуть мотоцикл.

Недостающий для опрокидывания толчок мотоцикл может получить и от дороги. Двигаясь на правом повороте по краю проезжей части, вы вдруг в самый неблагоприятный момент попадаете колесом коляски в дорожную впадину, и мотоцикл опрокидывается. Таким образом, наличие третьего колеса не означает, что за дорожным покрытием можно не следить.

Левый поворот

Иногда могут возникнуть неприятности и при повороте влево, то есть в сторону мотоцикла. Правда, единственный случай опрокидывания вперед, свидетелем которого мне пришлось быть, произошел из-за отрыва от земли не колеса коляски, а заднего колеса мотоцикла. Машина перевернулась и опустилась на седло и фару; водитель успел вовремя соскочить.

Тот мотоциклист оказался в трудном положении: нужно было выполнить своеобразный слалом при въезде во двор, а он, видно, не привык ни к выполнению поворотов, ни к быстрому темпу езды. В нормальных же условиях поднимающееся заднее колесо всегда осаживают быстрым торможением, тем более когда нос коляски уже царапает асфальт. Но обычно заднее колесо не отрывается от дороги, так как вряд ли кто пожелает бросать мотоцикл во время езды слишком сильно из стороны в сторону.

Завидная устойчивость

Все приведенные здесь случаи в основном взяты на уровне критической обстановки и естественных, обычных условий. Они показывают ситуации, в которые не должен попадать водитель. Если делать все плавно, можно спокойно ездить и при нормальной вертикальной посадке, и без физической помощи пассажира.

Когда я однажды на большой бензозаправочной станции шел в своем костюме к кассе (мотоцикл оттуда виден не был), меня сразу спросили: как можно зимой ездить на мотоцикле? И стоило мне только сказать, что мой мотоцикл с коляской, как сразу же ответили — «а-а-а, понятно».

Почему мотоцикл с коляской зимой более устойчив, чем даже автомобиль? Рулевое управление мотоцикла непосредственно действует на колесо. Это значит, что мы тотчас же чувствуем изменение дорожного покрытия, то есть более гладкую или неровную поверхность. А это, в свою очередь, означает, что можно быстро реагировать на встречающиеся в пути изменения в покрытии.

У мотоцикла с коляской только одно заднее колесо является ведущим. Даже тот большой недостаток, что он быстрее может пойти юзом (поскольку все усилие от двигателя передается только на это колесо), кажется не таким уж страшным, особенно если вспомнить о преимуществе, заключающемся в возможности очень точно регулировать тяговое усилие, подводимое к этому колесу. В то же время можно улучшить сцепление с дорогой перемещением веса на заднее колесо мотоцикла.

Единственно что плохо — когда на «полысевших» шинах приходится преодолевать крутые подъемы без достаточного разгона, из-за чего под стертым протектором образуется ледяная корка.

Жертвуем скоростью

Насколько быстр мотоцикл с коляской?

Самое большое разочарование получит водитель мотоцикла без коляски, после того как ему «привинтят третью ногу», иными словами, подвесят коляску, и он после этого при полностью открытом дросселе посмотрит на спидометр. В данном случае он увидит скорость на 30 км/час ниже, чем при тех же самых условиях, но без коляски. Мотоцикл с коляской не является спринтерской машиной. Та скорость, которую развивает «одиночка» при 18 л. с., потребует для мотоцикла с коляской 30 л. с., а то все 35 л. с.

Если мотоцикл с коляской на большой скорости не держит безупречно прямого направления, то значит неправильно отрегулирована установка коляски.

Рулевым управлением на скорости 50 км/час приходится пользоваться чаще, чем на более высокой скорости. Ясно, что при увеличении «газа», когда возникает резкое противодействие, сцепление необходимо отпускать более плавно, в особенности на высших передачах, но я думаю, что к этому можно привыкнуть.

В общем — хорошо

Одно из привлекательных качеств мотоцикла с коляской в том, что можно идти юзом и даже развернуться на месте — все это, безусловно, интересная, даже захватывающая игра. Езда на мотоцикле с коляской требует применения большей физической силы, чем без коляски. Может быть, со стороны это выглядит и не совсем эстетично, но удовольствие доставляет неслыханное.

Фото С. Ветрова

По письму приняты меры

Читатель А. А. Толкачев из г. Новороссийска рассказал в своем письме о недостойном поведении водителя такси А. Фроликова. «Я с женой и двумя детьми, — пишет А. Толкачев, — остановил такси («Волга» № 87-83 ККЧ). Не выходя из машины, водитель сказал, чтобы я уложил в багажник вещи, что я и сделал». В дороге багажник открылся. Пассажир попросил на этот раз закрыть багажник самого водителя. Тот отказался: «Закрыли неправильно — вылезайте и закройте снова», — бросил небрежно таксист. Пассажир заметил, что замок багажника, видимо, испорчен и кому как не водителю лучше всего устранить неисправность. На эту законную просьбу водитель ответил грубостью и в довершение всего на полпути объявил, что у автомобиля «отказало зажигание». Пришлось людям ждать другой машины.

Жалоба А. А. Толкачева была направлена администрации пассажирской автоколонны № 1490 г. Новороссийска. Как сообщил редакции начальник колонны В. Авдонькин, за нарушение правил пользования таксомотором и грубое отношение к пассажирам водитель Фроликов снят с таксомотора на три месяца.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 17

Правильные ответы — 2, 4, 8, 9, 13, 16, 18, 19, 22, 24.

I. Такого рода дополнительная табличка сообщает водителям о расстоянии до показанного на знаке объекта, в данном случае о том, что до места разворота осталось 500 метров (пункт 35, 5.2 а).

II. На пересечениях равнозначных дорог водитель трамвая имеет преимущество перед водителями нерельсовых транспортных средств. После него проедет водитель легкового автомобиля, которому в приведенной задаче справа никто не мешает (пункт 111).

III. Специальное ограничение скорости Правила предусматривают только для случаев буксировки на гибкой сцепке, при жесткой водители руководствуются общими лимитами скоростей, а в населенных пунктах он равен 60 км/час (пункт 74).

IV. Как видно из рисунка, в намеченном водителем легкового автомобиля направлении пока двигаться нельзя. А при сигнале, запрещающем движение, водитель обязан останавливаться у стоп-линии (пункт 109).

V. По пути А этим водителям двигаться нельзя, ибо правила буксировки при таком способе устанавливают верхний предел скорости 30 км/час, а предписывающий знак «пропускает» на упомянутую дорогу только те транспортные средства, которые имеют право и могут двигаться со скоростью не менее 40 км/час (пункты 142 ж и 30, 3.7).

VI. На этом перекрестке мотоциклист, хотя и находится справа, выезжает со второстепенной дороги, а потому обязан пропустить водителя автомобиля (пункт 110).

VII. На левой стороне дорог, имеющих по одной полосе в каждом направлении (но без трамвайных путей посредине), как исключение, останавливаться можно. Но это правило действует только в населенных пунктах, а не на загородных дорогах, где даже остановка на левой стороне не разрешена (пункт 99 а).

VIII. Когда велосипедисты двигаются по самой автомобильной дороге, они приравниваются при проезде перекрестков по правам к водителям всех других нерельсовых транспортных средств. В данном же примере велосипедист следует по велодорожке, а в таком случае он обязан пропустить всех, кто едет по пересекаемой дороге (пункт 162 в новой редакции).

IX. Правила дорожного движения не только разрешают применение противотуманных фар, но и точно определяют их местоположение и количество на автомобиле или мотоцикле. Автомобили должны обязательно оборудоваться двумя фарами (пункт 136).

X. Коэффициент сцепления шин с дорогой составляет на асфальте 0,7 — 0,8; на щебенке — 0,6 — 0,7 и на булыжнике — только 0,5.

За кулисами и на сцене

В конце каждого года в Париже, Лондоне и Турине зажигают огни традиционные автомобильные выставки, или, как их называют, салоны. Эти три грандиозных спектакля, где главные роли всегда исполняют дебютанты — новые модели легковых машин, — неизменно проходят при огромном стечении зрителей. Напомним, что в 1974 году наиболее скромную из всех трех выставок, лондонскую посетило 426 тысяч человек.

Прошедший год был нелегким для автомобильной промышленности всех капиталистических стран. Положение осложнила эпидемия топливного кризиса. Автозаводы ФРГ и Англии вынуждены были на 20—25 процентов сократить производство: сбыт машин, прежде всего дорогих и расходующих много топлива, заметно упал. В США к концу года на складах готовой продукции скопилось более миллиона непроданных легковых автомобилей. Следствие — работа предприятий неполную рабочую неделю, падение выпуска автомобилей, рост армии безработных.

Корпорация «Дженерал Моторс» сократила производство на 31,5 процента, «Крайслер» — на 23, а «Форд» — на 11,7 процента, что дало повод новому председателю правления «Дженерал Моторс» Томасу Мерфи назвать 1974 год наиболее тяжелым для автомобильной промышленности США за все послевоенное время. К таким же выводам пришло руководство других фирм — американских, японских, европейских.

Поэтому на выставках, открывающихся в преддверии 1975 года, ведущие фирмы мира постарались показать те новинки, которые могли бы поправить их экономическое положение, привлечь определенные категории покупателей, обеспечить более или менее устойчивый сбыт на экспортных рынках; ведь на эти рынки давно уже настроен их производственный механизм. Достаточно напомнить, что Франция, в автомобильной промышленности которой занято свыше 700 тысяч человек, экспортирует 55 процентов всех выпущенных в стране машин, главным образом легковых. Этих цифр и других, естественно, не было на стендах выставок. Они остались за кулисами.

А теперь поспешим в зрительный зал. Когда «пошел занавес» Парижского салона, все внимание приковал к себе облаченный в красное дебютант по имени «Ситроен-ц-икс», вокруг которого сразу был создан ореол звезды № 1.

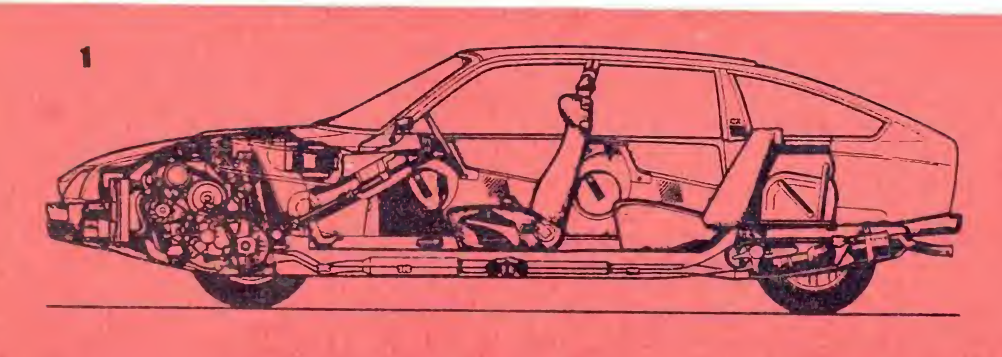
Начиная с 1955 года фирма «Ситроен» выпустила около двух миллионов легковых автомобилей, отличающихся гидропневматической независимой подвеской колес. Упругим элементом в ней служит сжатый газ. Такая система поровну распределяет нагрузку между колесами, и машина не клюет при торможениях, не приседает при разгонах, сохраняет неизменный дорожный просвет при любой нагрузке; водитель в зависимости от условий движения может установить нужный дорожный просвет. Гидропневматическая система очень дорога в производстве. Она требует прецизионного оборудования, поскольку при изготовлении важнейших деталей необходима микронная точность и очень тщательный контроль за качеством.

У модели «Ц-икс» двигатель расположен поперек (впервые в практике фирмы), привод на передние колеса; она оснащена самонатягивающимися ремнями безопасности, вогнутым (для лучшей обзорности) задним стеклом, имеющим электрообогрев, очень вместительным (0,475 м³) багажником; запасное колесо крепится над двигателем. На переднем стекле — только один, расположенный по центру «дворник», который захватывает почти всю его поверхность площадью около одного квадратного метра. Спидометр и тахометр не стрелочные, а цифровые. Над цифрами, появляющимися в окошке каждого из этих приборов,— увеличительное стекло. И наконец, совершенный в аэродинамическом отношении кузов. Коэффициент обтекаемости (в технической литературе он обозначается латинскими буквами «Ц-икс», откуда и получила имя новая модель) равен, по данным фирмы, 0,3 — такого показателя нет ни у одного крупносерийного легкового автомобиля, что сразу же было использовано в рекламных целях. Новый «Ситроен», как утверждают красочные проспекты, расходует меньше топлива, чем его коллеги по классу, а для достижения максимальной скорости ему требуется мощность на 20 процентов меньшая.

Большой интерес вызвали показанные на Парижской выставке автомобили с V-образными шестицилиндровыми двигателями. Такие моторы очень компактны и все чаще привлекают внимание конструкторов. Заводы «Рено», «Пежо» (Франция) и «Волво» (Швеция) создали весьма совершенный двигатель V-6 с алюминиевым блоком цилиндров и расположенными в головках распределительными валами, приводимыми зубчатыми ремнями, и транзисторным зажиганием. Он уже стоял на новой серийной модели «Волво-264», купе «Пежо-504» и так называемом безопасном автомобиле «Рено», который специалисты считают прототипом модели «Р26», намеченной к выпуску в свет в апреле 1975 года

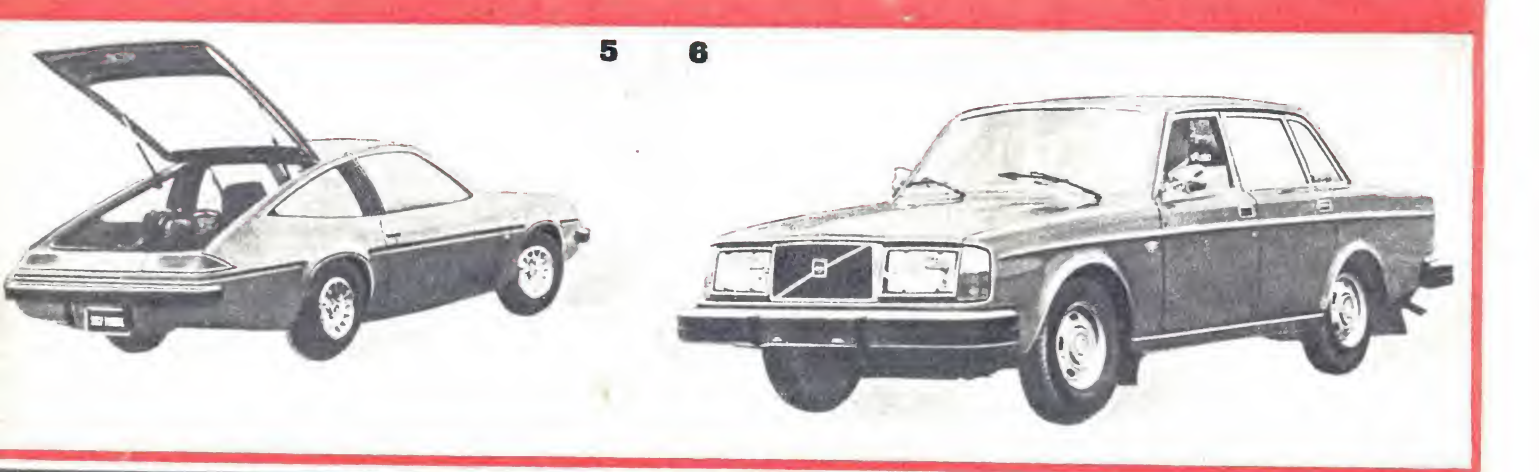
Резко уменьшившийся за 1974 год в США спрос на громоздкие неэкономичные автомобили заставил ведущие фирмы спешно подготовить малогабаритные (по американским понятиям) модели длиной 4,3—4,4 метра. Семейство таких машин «Шевроле-монца», «Понтиак-астре», «Олдсмобиль-старфайр», «Бюик-скайхаук», унифицированных по кузову, под-

1



1. «Ситроен-ц-икс» — самый обтекаемый из современных легковых автомобилей серийного производства.
2. «Инноченти-мини» с трехдверным кузовом.
3. ФИАТ-131, пришедший на смену модели «124».
4. «Куаттропорте» — первая модель завода «Мазерати» с приводом на передние колеса.
5. «Бюик-скайхаук» — компактный (по американским стандартам) автомобиль.
6. «Волво-264», оснащенный двигателем, который создан совместно заводами «Пежо», «Рено» и «Волво».

5 6



готовила на 1975 год корпорация «Дженерал Моторс». Для него она создала специальный V-образный шестицилиндровый двигатель с довольно умеренными параметрами. В отличие от предшественников он не очень форсирован и работает не на высокосортном бензине с октановым числом 98, а на более дешевом, с октановым числом 93. У него весьма гибкая характеристика, и в этом его преимущество перед некоторыми европейскими и японскими двигателями, часто нуждающимися в пятиступенчатой трансмиссии.

Бледнее, чем обычно, выглядел Лондонский салон, где не было представлено почти ничего нового.

«Гвоздем» Туринской выставки стал ФИАТ-131, которым фирма отметила свой 75-летний юбилей. Итальянская печать назвала его автомобилем надежды. Он призван заменить в производственной программе ФИАТ-124 — модель, хорошо себя зарекомендовавшую и выпускавшуюся девять лет.

ФИАТ-131 намечено выпускать с двигателями трех разновидностей (55, 65 и 75 л. с.), кузовами трех вариантов (двухдверный седан, четырехдверный седан, универсал), двух типов (четырех- и пятиступенчатыми) коробками передач — всего 11 модификаций. В отличие от предшественницы машина получила переднюю подвеску типа «Мак-Ферсон», барабанные тормоза (вместо дисковых) у задних колес, бензобак, расположенный в безопасной зоне, за спинкой заднего сиденья. Двигатель снабжен штанговым приводом клапанов (а не распределительным валом в головке, как у ВАЗ—2101), и привод к распределительному валу, размещенному в блоке цилиндров, осуществляется не шестернями или цепью, а зубчатым ремнем.

Все разновидности ФИАТ-131, как, впрочем, и «Ауди-50» и «Волво», имеют заправочную горловину с правой стороны — такое устройство удобно для европейских стран с правосторонним движением. Учитывая, что определенная часть машин новой модели пойдет на экспорт в страны, где высокооктановый бензин дорог, фирма предусмотрела выпуск двигателей рабочим объемом 1297 см³ с пониженной (до 7,8) степенью сжатия. Правда, такая переделка сразу отняла 10 л. с. мощности.

ФИАТ-131 был не единственной серьезной новинкой Туринской выставки. Фирма «Инноченти», строящая с 1960 года по английской лицензии малолитражки «Мини», показала свой, значительно более совершенный вариант этой популярной машины. У него трехдверный кузов, разработанный известной кузовной фирмой «Бертоне». Выросла емкость багажника — 0,2 м³, а при сложенном заднем сиденье — 0,93 м³. На смену барабанным (как на английских «Мини») тормозам передних колес пришли дисковые. Наконец, у итальянского «Инноченти-мини» (как, впрочем, и у английского собрата начиная с 1975 года) колеса не с 10-дюймовыми ободами, а с 12-дюймовыми, позволившими поместить более мощные тормоза. При этом диаметр колеса с шиной благодаря низкопрофильным покрышкам новой конструкции по существу остался прежним.

Пример «Инноченти-мини» показывает, что топливный кризис возродил начавший было угасать спрос на малолитражные машины, и они были широко представлены на всех выставках: «с иголочки» новый «Ауди-50», «Штейр-126» (на базе ФИАТ-126), модернизированный ДАФ, испано-итальянский гибрид СЕАТ-133, идущий на экспорт под маркой ФИАТ-133. Дефицит топлива заставил фирмы срочно выпустить на рынок экономичные варианты известных ранее моделей, а также начать поиски новых решений. Так, завод «Лянча» экспонировал модель «Бета-1800-ГПЛ», которая может использовать в качестве топлива как бензин, так и сжиженный природный газ, который в Италии стоит в полтора раза дешевле.

На стендах салонов были представлены дизельные легковые автомобили: «Мерседес-Бенц-240Д» (2971 см³, 80 л. с.), «Опель-рекорд-2100Д» (2080 см³, 60 л. с.), «Пежо-204» (1357 см³, 45 л. с.). Небольшая итальянская фирма «Соргато» показала шасси опытного образца двухместной машины с пневматическим двигателем, работающим на сжатом (до 200 атмосфер) воздухе.

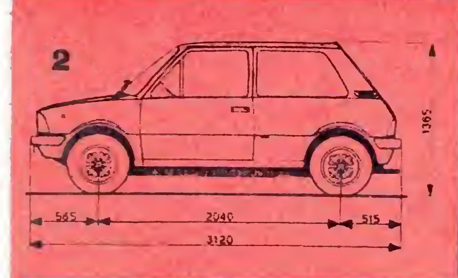
А роторные двигатели? Корпорация «Дженерал Моторс», вложившая немало средств в подготовку на 1975 год производства автомобиля с «ванкелем», разочаровалась в своем выборе и прекратила работу в этом направлении. «Мазда», однако, верит в успех роторных двигателей и намерена в будущем расширить ассортимент оснащенных ими моделей. Кстати, японские фирмы были представлены как никогда широко, правда, главным образом модернизированными моделями, такими, как «Тойота-корона-1800» и «Хонда-сивик-1500».

Выставки не могли обойтись и без спортивных экспонатов. Назовем здесь «Порше-каррера-турбо» с турбонаддувом, ФИАТ модели «Абарт-икс 1/9», предназначенный для чемпионата мира по ралли. На этой двухместной машине установлен четырехцилиндровый двигатель (1756 см³, 210 л. с. при 7800 об/мин) с двумя распределительными валами в головке и четырьмя клапанами на цилиндр.

Среди машин высшего класса и автомобилей с заказными кузовами выделялся представительский «Мазерати-куаттропорте». Итальянская фирма, вступившая в альянс с «Ситроеном», способствовала появлению на свет «Ситроена-СМ» с мотором «Мазерати». А в новейшем «Куаттропорте» нашли применение двигатель от «Ситроена-СМ», гидропневматическая подвеска французского завода и привод на передние колеса, свойственный всем его последним моделям. Кузов для этого итальянского «Роллс-ройса» создал известный дизайнер Н. Бертоне.

Отшумели выставки, и вчерашние экспонаты уже сходят с конвейеров. Поправят ли они дела фирм, перед которыми минувший год поставил нелегкие проблемы?

Л. ШУГУРОВ,
инженер







Модель и страна	Число мест и дверей	Число и рабочий объем (см³) цилиндров	Мощность, л. с.	Число об/мин	Число передач	Компоновка	Длина, мм	Тормоза (спереди и сзади)	Снаряженный вес, кг	Скорость, км/час	Время разгона до 100 км/час, сек.	Расход топлива, л/100 км
«Ауди-50» (ФРГ)	4—3	4—1093	50	6100	4	П	3490	Д—Б	685	142	15,4	8,5
«Бюик-скайхаук» (США)	4—3	6—3800	110	Н	А	К	4550	Д—Б	1328	Н	Н	Н
«Волво-244» (Швеция)	5—4	4—2127	97	5000	4,5,А	К	4890	Д—Б	1340	157	14,8	12,8
«Волво-264» (Швеция)	5—4	6—2660	140	6000	4,5,А	К	4890	Д—Б	1410	168	12,0	14,0
«Инноченти-мини» (Италия)	4—3	4—1275	65	5750	4	П	3120	Д—Б	730	150	Н	6,0
«Мазерати-куаттропорте» (Италия)	5—4	6—2965	180	5750	5	П	5103	Д—Д	1600	200	9,0	12,0
«Пежо-504-V6» (Франция)	4—2	6—2664	136	5750	4	К	4360	Д—Б	1250	188	Н	Н
«Порше-каррера-турбо» (ФРГ)	4—2	6—2992	260	5500	4	З	4921	Д—Д	1140	250	5,2	Н
«Ситроен-ц-икс» (Франция)	5—4	4—1985	102	5500	4	П	4630	Д—Д	1295	175	12,0	8,5
«Тойота-корона-1800» (Япония)	5—4	4—1808	113	5600	5,А	К	4210	Д—Б	980	170	Н	Н
ФИАТ-131-1300 (Италия)	5—4	4—1297	65	5400	4,5	К	4250	Д—Б	950	150	16,2	9,0
ФИАТ-131-1600 (Италия)	5—4	4—1585	75	5400	4,5	К	4250	Д—Б	950	160	12,8	9,5
«Хонда-сивик-1500» (Япония)	4—4	4—1488	65	5500	4	П	3695	Д—Б	770	145	17,8	Н
«Штейр-126» (Австрия)	4—2	2—643	25	4800	4	З	3050	Б—Б	575	110	Н	Н

Условные обозначения: А — автоматическая трансмиссия; компоновка: К — классическая (двигатель — спереди, ведущие колеса — задние), З — заднее расположение двигателя, П — ведущие колеса передние; тормоза: Б — барабанные, Д — дисковые; Н — нет данных.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

КАК ОТРЕГУЛИРОВАТЬ ДАТЧИК

У **«Запорожца»** иногда отказывает датчик указателя аварийного падения давления масла в двигателе — контрольная лампа не загорается, даже когда зажигание включено, а двигатель не работает. Вероятная причина отказа — окислившиеся и обгоревшие рабочие контакты или плохой контакт между пружинной пластиной и выходной клеммой. В этом случае можно восстановить работоспособность узла, не заменяя датчик.

Как это делается?

Корпус датчика разрезаем (лучше всего это сделать на токарном станке) примерно посредине верхней части, как показано на рис. 1. Это необходимо, чтобы получить доступ к «начинке» датчика, а значит определить и устранить неисправность: зачистить и отрегулировать контакты или принять какие-то другие меры. Так, в одном из ремонтируемых датчиков была обнаружена трещина на токоотводящем контакте, и пришлось заменить его гибким изолированным проводком, припаяв концы к месту излома и к выходной клемме (при пайке не пользуйтесь кислотой, а только канифолью).

Рис. 1. Так режется корпус (А—Б — линия разреза).

Рис. 2. Отремонтированный датчик: 1 — корпус; 2 — кольцо; 3 — крышка; 4 — штифт; 5 — фигурный паз.

Устранив дефект датчика, возьмемся за переделку корпуса. На отрезанную часть надеваем кольцо из стальной полоски шириной около 10 мм и толщиной 0,8—1,0 мм с двумя фигурными пазами (рис. 2). В основании крышки нужно просверлить два отверстия диаметром 1,5 мм и впаять в них штифты. При этом разметьте и подгоните их так, чтобы, когда они полностью войдут в пазы кольца, края разреза сомкнулись.

Тщательно промойте детали, проверьте надежность сборки.

Теперь тарировка. Через переходник соедините датчик с автомобильной камерой, давление в которой около 1 атмосферы. Контакты должны разомкнуться. Затем снижайте давление, пока контакты не замкнуться, и проверьте — давление должно быть в пределах от 0,4 до 0,8 кг/см². При необходимости проведите регулировку.

Когда все отлажено, соберите датчик и обмотайте его крышку несколькими слоями изоляционной ленты.

Н. ГУСЕВ, Э. УГЛОВ

248600, г. Калуга, ул. 1905 года, д. 4-в (Гусев)

КОЛЛЕКТОР ЧИСТ

В салоне вашего **«Москвича—412»** ощущается запах горелого масла, двигатель быстро загрязняется... Это, конечно, не опасно, но очень неприятно. И владелец до предела тянет гайки крепления выпускного коллектора, меняет прокладку клапанной крышки, ищет утечку масла в самых невероятных местах, вплоть до кожуха цепного привода распределительного вала.

Из опыта знаю, дело обычно в том, что одна-две шпильки крепления коллектора несколько ослабли и масло проходит по резьбе. Устранить это подтекание очень просто. Сначала определите, какие шпильки «виноваты», затем выверните их, обмокните резьбу в нитрокраску, дайте ей подсохнуть немного и вновь заверните в головку блока с усилием, примерно равным тому, которое понадобилось для отворачивания шпильки.

Если нет шпильковерта, можно воспользоваться двумя гайками, законтрив одну другой.

Течь масла прекращается.

И. ГАРЕЕВ

620120, г. Свердловск, ул. Энгельса, 24, кв. 4

ЕСЛИ НЕТ БАТАРЕИ

Некоторые **мотоциклисты** ставят машину на прикол, если вышла из строя аккумуляторная батарея, а новую купить не удалось. Между тем практика показывает, что даже тяжелые мотоциклы можно эксплуатировать, используя вместо штатной батареи сухие элементы.

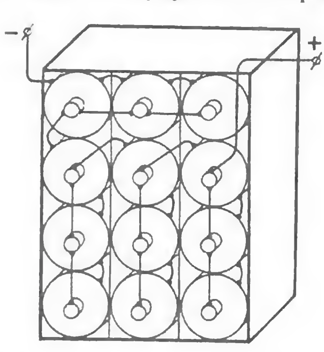
На своем **К—750** уже более полугода езжу по 50—60 километров ежедневно с батареей, собранной из 12 элементов «373» («Марс»), как показано на рисунке. Все они размещены в корпусе от штатной батареи.

Изменений в работе мотоцикла не наблюдается. Более того, никакого обслуживания такая батарея не требует.

В. ПОЛИЩУК

256800, г. Мироновск, ул. Комсомольская, 107

Схема соединений и размещение элементов «373» в корпусе от батареи.



ТРОС СТАНЕТ НАДЕЖНЕЕ

У моего **«Москвича»** оборвалась проволочная тяга, приводящая замок багажника.

Чтобы застраховать себя от этой небольшой неприятности (она может случиться на «Москвиче» любой модели), советую заменить проволоку привода 2,5-миллиметровым тросиком. Такая тяга не боится перегибов, удобно и надежно закрепляется у рычага и на самом замке.

В. ДОЛГОПОЛОВ

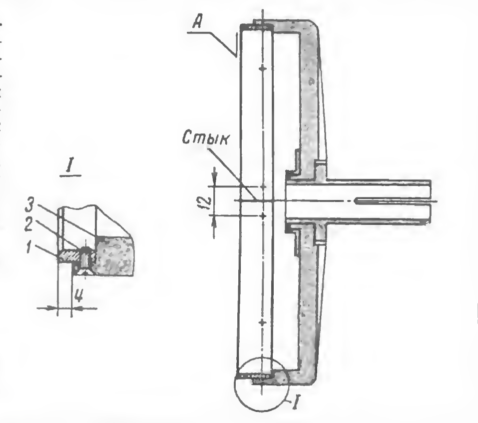
400007, г. Волгоград-7, ул. Всенародная, 18-35

ЧТОБЫ СОХРАНИТЬ ТОРМОЗ

У бокового прицепа БП—1 (к мотоциклам ИЖ) иногда тормозные колодки быстро изнашиваются из-за попадания грязи через щель между краем диска и ступицей. Чтобы ликвидировать щель и тем самым продлить жизнь тормозов, достаточно на диск тормоза поставить, как показано на рисунке, кольцо **1**. Его делают из полоски размером 2×12×700, отрезанной от листа из алюминиевого сплава (АМГ, АМЦ и др.), и закрепляют десятью винтами М3×6. Стык кольца располагают внизу, а плоскость А в случае необходимости припиливают по месту.

А. ХАЧАТУРОВ

368300, Дагестанская АССР, г. Каспийск, ул. Хизроева, 27, кв. 65



Установка защитного кольца на диск: 1 — кольцо; 2 — винт М3×6; 3 — диск; А — плоскость.

САМОДЕЛЬНЫЙ БАЧОК ОМЫВАТЕЛЯ

Если по какой-либо причине вышел из строя хлорвиниловый мягкий резервуар омывателя лобового стекла **«жигулей»**, это легко исправить.

Я советую воспользоваться моим опытом ремонта. Аккуратно вырежьте из поврежденного резервуара горлышко и очистите его наружную резьбу от остатков материала. Затем, взяв пластмассовую квадратную банку из-под масла емкостью 1 литр, нагрейте ее горловину и вверните в нее это горлышко. Остывая, горловина банки надежно уплотняет соединение. Новый резервуар готов, и при этом пробка (с заборной трубкой) остается прежней. От старого резервуара отрезаем всю переднюю часть, оставляем только заднюю стенку с отверстиями для подвески. Затем к этой стенке пришиваем две полоски дерматина или другого подходящего материала, сложенные в форме буквы «Т», так чтобы образовался карман для банки.

Р. КОСТЫРЕВА

142083, г. Климовск, пр. 50 лет Октября, 20, кв. 99



РАЛЛИ

В первенстве мира 1974 года среди марок автомобилей вместо намеченных 13 этапов состоялись лишь восемь. Это первый признак нависшей над ралли угрозы. И не только топливный кризис и вызванный им режим экономии бензина заставил организаторов поставить крест на пяти этапах. Причина еще и в том, что с каждым годом все труднее устраивать на территории Европы крупные ралли: с одной стороны — все более затруднительными становятся постоянно растущие расходы на проведение соревнований с привлечением большого количества судей, обслуживающего персонала, с другой — все более суровое отношение встречают ралли со стороны дорожной полиции.

Специалисты видят выход из создавшегося положения либо в проведении ралли на полностью закрытых для постороннего движения трассах (что обходится очень недешево), либо в организации соревнований в малонаселенных районах с незначительным движением (ралли «Сафари», «Марокко», «Корсика» и тому подобные).

Год 1974-й принес победу итальянской марке «Лянча». На втором месте — ФИАТ, на третьем — английский филиал «Форда».

Не успели улечься страсти прошлогоднего чемпионата, как в январе 1975 года взял старт новый. Его первым этапом стало ралли «Монте-Карло». Убедительной победы в нем добился итальянский экипаж С. Мунари — М. Мануччи. Он выступал на машине «Лянча-стратос»: таких автомобилей построено 500 (чтобы получить право выступать в группе 4) специально для ралли. Машина оснащена двигателем рабочим объемом 2418 см³ и мощностью 255 л. с., весит только 750 кг и развивает скорость 230 км/час.

Если итальянцы шли на специальном «суперавтомобиле», то экипаж из ПНР М. Ставовяк — Я. Чижик стартовал на серийном ФИАТ-125П с весьма умеренной форсировкой. Тем не менее польские спортсмены заняли 12-е место в абсолютном зачете. Их земляки М. Бень и А. Турчиньский на машине той же марки финишировали шестнадцатыми.

АВТОГОНКИ

Сезон гонок на первенство мира по формуле 1, как обычно, начался очень рано. Первый этап (Большой приз Аргентины) прошел уже в январе. На родине знаменитого латиноамериканского гонщика Хуана Мануэля Фанхио победил бразилец Эмерсон Фиттипальди, прошлогодний чемпион мира. Он выступал на автомобиле «Мак-Ларен-М23», подготовку которого субсидировали компании «Тексако» (нефтяные продукты) и «Марлборо» (табачные изделия). За последние годы для постройки дорогостоящих автомобилей гонщикам все чаще приходится прибегать к денежной помощи меценатов, нуждающихся в рекламе, таких, как винная компания «Мартини» или нефтяная фирма «Эльф».

Последующие места на первом этапе заняли: Д. Хант (Англия), «Хескет-308»; Р. Рейтеманн (Аргентина), «Мартини-Брэбхэм-БТ44Б»; Д. Регаццони (Швейцария), «Феррари-312Т»; П. Дэпелле (Франция), «Эльф-Тайрелл-007»; Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т».

Как видно из приведенных результатов, новые машины «Феррари-312Т» пока не проявили своего решающего превосходства. Эта модель оснащена коробкой передач, валы которой расположены поперек продольной оси машины, а не вдоль ее, и сама коробка помещена между двигателем и главной передачей. В результате двигатель сместился вперед, дальше от ведущих колес и уменьшился момент инерции автомобиля относительно вертикальной оси, проходящей через центр тяжести. Эта особенность, по мнению большинства конструкторов, сегодня наиболее благоприятна для улучшения управляемости. Однако новый «Феррари-312Т», спешно подготовленный к началу чемпионата, очевидно, нуждается в дальнейшей доводке, что видно по результатам второго этапа, проходившего в Бразилии, где первая шестерка выглядела так: 1. К. Паче (Бразилия), «Мартини-Брэбхэм-БТ44Б»; 2. Э. Фиттипальди; 3. Й. Масс (ФРГ), «Марлборо-Тексако-Мак-Ларен-М23»; 4. Д. Регаццони; 5. Н. Лауда; 6. Д. Хант.

В команде «Марлборо-Тексако» появился «новобранец» — Й. Масс. Он занял место новозеландца Д. Хьюма, который, как и ветеран гонок формулы 1 Г. Хилл, оставил автоспорт.

Сумма очков после двух этапов: Фиттипальди — 15, Хант — 7, Регаццони — 6.

* * *

Соревнования на Канадско-американский кубок (обычно называемые гонками «Кан-Ам») теперь являются одним из официально признанных чемпионатов ФИА. Они проводятся на двухместных гоночных автомобилях, которые относятся по международной классификации к группе Ц7. Эти машины по внешнему виду напоминают спортивные прототипы, но лишены фар и других обязательных атрибутов спортивных автомобилей. В гонках «Кан-Ам» нет ограничений по литражу, и поэтому мощность двигателей на отдельных моделях доходит до 800 и даже 1000 л. с. («За рулем», 1974, № 4).

В розыгрыше Кубка «Кан-Ам» 1974 года, который проводился в девять этапов на трассах Канады и США, победу одержал англичанин Д. Оливер на американском автомобиле «УОП-Шэдоу-ДН4». У этой машины несущий кузов типа «монокок» из алюминиевого сплава, расположенный сзади форсированный двигатель «Шевроле» (8 цилиндров, 8100 см³, 735 л. с.). Ее база — 2620 мм, колея — 1500 мм (спереди) и 1520 мм (сзади), длина — 4050 мм, вес — 680 кг.

Соревнования «Кан-Ам» проводятся с 1966 года. Вот победители прошлых лет: 1966 г. — Д. Сертисс (Англия), «Лола-Шевроле»; 1967 г. — Б. Мак-Ларен (Англия), «Мак-Ларен-Шевроле»; 1968 г. — Д. Хьюм (Новая Зеландия), «Мак-Ларен-Шевроле»; 1969 г. — Б. Мак-Ларен, «Мак-Ларен-Шевроле»; 1970 г. — Д. Хьюм, «Мак-Ларен-Шевроле»; 1971 г. — П. Ревсон (Канада), «Мак-Ларен-Шевроле»; 1972 г. — Д. Фолльмер (США), «Порше-917-турбо»; 1973 г. — М. Доногю (США), «Порше-917-турбо».

Вся история этих гонок насчитывает 71 этап. На машинах английской марки «Мак-Ларен» одержано 42 победы, на «Порше» (ФРГ) — 15, «Лола» (Англия) — 9, «Шэдоу» (США) — 4, «Чаппараль» (США) — 1.

КАРТИНГ

Личное первенство Европы 1974 года состоялось на трассе «Нидеркирхен» в ФРГ. Эти соревнования проводятся в один этап, и спортсмены выступают там на картах класса «Ц» с двухтактными двигателями рабочим объемом 125 см³, оснащенными коробкой передач с числом ступеней не менее трех. Минимальный вес карта с гонщиком — 150 кг, а уровень шума выхлопа ограничен 93 децибелами. Ведущие гонщики в этом классе располагают машинами с двигателями мощностью 32—34 л. с.

Чемпионат привлек 48 картингистов из ПНР, СФРЮ, Голландии, Италии, Франции, ФРГ, Швеции. Фаворитами были гонщики ФРГ и Италии, в частности прошлогодний чемпион Европы К. Витали.

Впервые почетный титул завоевал голландец — А. ван Дален на отечественной машине «Ландна» с мотором «Ямаха». Последующие два места заняли итальянцы В. Константино («Тони» с мотором ПКР) и К. Витали («Тони» с мотором «Алетта»).

МОТОГОНКИ

Ведущие мотоциклетные заводы уже с конца прошлого года развернули активную подготовку к чемпионату мира. Американская фирма «Харлей-Давидсон» в своем итальянском филиале (прежде этот завод назывался «Аэр-Макки») подготовила новую машину класса 500 см³. Она оснащена двухтактным двухцилиндровым двигателем мощностью 90 л. с. при 10 000 об/мин и весит всего 118 кг.

Провел дальнейшее совершенствование своих гоночных мотоциклов класса 125 см³ итальянский завод «Морбиделли», подняв их мощность до 42 л. с.

* * *

Кто был самым результативным спортсменом за всю историю чемпионатов мира по кольцевым мотогонкам? Таким вопросом задаются многие любители мотоспорта. После окончания прошедшего сезона специалисты подсчитали число почетных титулов и количество побед на отдельных этапах первенств и определили пятерку сильнейших: Джакомо Агостини (Италия) — 14-кратный чемпион мира, имеющий 115 побед на этапах; Майкл Хейлвуд (Англия) — 9 и 76, Карло Уббиали (Италия) — 9 и 39, Фил Рийд (Англия) — 7 и 49, Джон Сертисс (Англия) — 7 и 38.

МОТОГОНКИ ПО ЛЬДУ

В нынешнем году первенство мира разыгрывается в десятый раз. Когда чемпионат проводился впервые, этот вид спорта был распространен в ограниченном круге стран — СССР, ЧССР, Швеции, Финляндии. Сегодня же ледяной спидвей нашел немало приверженцев в Болгарии, МНР, Югославии, Австрии, Англии, Голландии, ФРГ, Франции.

Во всех девяти минувших чемпионатах неизменно ведущую роль играли советские спортсмены. Из 27 золотых, серебряных и бронзовых медалей они завоевали 21; семь раз поднимались на высшую ступеньку пьедестала почета. Вот результаты минувших первенств мира. **1966 г.:** 1. Г. Кадыров (СССР); 2. В. Кузнецов (СССР); 3. А. Шваб (ЧССР). **1967 г.:** 1. Б. Самородов (СССР); 2. В. Дубинин (СССР); 3. В. Цибров (СССР); **1968 г.:** 1. Кадыров; 2. Цибров; 3. Самородов. **1969 г.:** 1. Кадыров; 2. Ю. Ламбоцкий (СССР); 3. Цибров. **1970 г.:** 1. Шваб; 2. Кадыров; 3. К. Вестлунд (Швеция). **1971 г.:** 1. Кадыров; 2. В. Чекушев (СССР); 3. М. Шпинька (ЧССР). **1972 г.:** 1. Кадыров; 2. Шваб; 3. В. Пазников (СССР); **1973 г.:** 1. Кадыров; 2. Самородов; 3. Пазников. **1974 г.:** 1. Шпинька; 2. Цибров; 3. Кадыров.

МОТОКРОСС

Минувший год принес небольшому австрийскому заводу КТМ, несколько лет назад почти не известному любителям спорта, немало успехов. В частности, на мотоциклах этой марки Г. Моисеев (СССР) стал чемпионом мира по мотокроссу в классе 250 см³, И. Тестори (Италия) — чемпионом Европы по многодневным соревнованиям; С. Лернер (Австрия), Э. Андреолетти, И. Саравези, А. Таиокки (все— Италия), Т. Штокмайер (ФРГ) стали чемпионами своих стран по многодневке. К этому надо добавить, что национальная команда США, выступавшая в прошлогодней шестидневке ФИМ на мотоциклах КТМ, заняла четвертое место.

Поскольку эта марка лишь недавно приобрела широкую известность, приводим расшифровку сокращения КТМ: «Кронрайф унд Трункенпольц Моторфарцойгбау» — в переводе с немецкого «мотоциклетный завод Кронрайфа и Трункенпольца».

* * *

Техническая комиссия Международной мотоциклетной федерации снизила лимит веса для кроссовых мотоциклов. Для 125-кубовых машин минимально допустимый вес теперь равен 76 кг (был 80), а для «пятисоток» — 92 (был 95).

В НОМЕРЕ:

На обложке: 1-я стр.— фото А. Богданова, В. Опалина и Л. Раскина; 4-я стр.— фото В. Ширшова

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: **Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС** (отв. секретарь), **В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ** (зам. главного редактора), **Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ**

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака

Художник С. Л. Ветров

Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.

Телефоны: отдел науки и техники — 295-92-71; отдел обучения и воспитания — 295-21-49; отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21; отдел писем — 221-62-34; отдел оформления — 223-37-72.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 3.2.1975 г. Подписано в печать 27.2.1975 г. Тираж 2 450 000.
Бум. 60 · 90⅛, 2,5 бум. л. = 5 печ. л. Цена 50 коп. Заказ 2755. Г-75014

3-я типография Воениздата

Издательство ДОСААФ. Москва

ТАНКИСТ СТАНОВИТСЯ ТАКСИСТОМ

Снимается новый фильм «Горожане»

Среди множества моделей танков из пластмассы и бронзы, дерева и мельхиора — подарков от советских воинов Николаю Афанасьевичу Крючкову — есть одна с такой надписью: «Любимому артисту — танкисту...»

И правда, кто не помнит участника боев в Испании Сергея Луконина в фильме «Парень из нашего города». Бывшего танкиста Клима Ярко в «Трактористах»... Неудивительно, что народного артиста СССР Н. А. Крючкова танкисты «приписали» к своему роду войск.

— Но у меня есть еще одна слабость, — улыбаясь, говорит Николай Афанасьевич, — я питаю ее к автомобилистам. Ведь моя жизнь некоторым образом связана с автомобилем еще с той далекой поры, когда я восемнадцатилетним юношей стал учеником шофера на «Бюссинге». Было это в двадцать восьмом году. Старые шоферы еще помнят этот тяжелый немецкий грузовик. Может быть, это обстоятельство помогло потом сыграть роль командира автобата Сафонова в кинокартине «Во имя Родины» (по пьесе «Русские люди»). А теперь вот с огромным удовольствием снимаюсь в роли водителя такси.

Так началась наша беседа на съемочной площадке картины «Горожане», где Н. А. Крючков играет московского ветерана такси Батю.

Мы сидим в кабинете начальника 1-й колонны 11-го таксомоторного парка Москвы. За стеклянной стенкой то и дело карабкаются по пандусу машины с «шашечками». Николая Афанасьевича с первого взгляда трудно отличить от снующих вокруг «всамделешних» таксистов: та же форменная фуражка, та же кожанка. Киноартист без дублера. Да и зачем он Крючкову? В жизни ему приходилось ездить на машинах разных марок. Теперь в его распоряжении «Волга» ГАЗ—24 с номерным знаком 16-81 ММЛ.

Беседу прерывает оператор Инна Зарафьян, приглашая артиста на площадку, — надо отснять еще один эпизод.

О чем же будет фильм «Горожане» (режиссер-постановщик Владимир Горовой, известный зрителям по картинам «Офицеры» и «Юнга Северного флота», сценарист В. Кунин, художник П. Пашкевич, консультант полковник милиции А. Лебедев)?

Кинолента повествует о москвиче, всю сознательную жизнь проведшем за рулем автомобиля. Он участник войны, водил грузовик, доставлял для боя снаряды, оружие. Теперь трудится в таксомоторном парке. На экране — всего два дня из жизни Бати. Разные люди проходят через салон машины, через глаза и сердце водителя.

В фильме есть замечательный эпизод встречи Бати с фронтовым другом (артист Г. Юматов), ряд сцен, характеризующих благородство бывшего фронтовика... Впрочем, не будем вдаваться в содержание фильма, дождемся выхода его на экраны. Скажем лишь об одной детали.

Оператор ведет съемку из автомобиля. Виртуозное вождение машины в густом потоке транспорта демонстрирует Александр Замыслов, известный автоспортсмен, чемпион СССР 1974 года по шоссейно-кольцевым гонкам. Он уже в течение нескольких лет совмещает обязанности автомотогонщика и киноартиста. Напомним, что Замыслов снимался в фильмах «Крепкий орешек», «Минута молчания», «Молчание доктора Ивенса», «Приключения итальянцев в России», в только что законченной картине «Закрытие сезона». В отдельных эпизодах снимались водители и рабочие 11-го и 19-го таксомоторных парков Москвы.

Полтора часа экранного времени, два дня жизни ставшего нам симпатичным пожилого таксиста Бати-Крючкова, целиком заполненные служением людям, осветили во многих ракурсах душевную красоту шофера такси.

Г. МЕНДЕЛЕВИЧ





Батя — народный артист СССР Н. А. Крючков.

«Не подмажешь — не поедешь» написано на физиономии взяточника Фофанова (артист Алексей Миронов), когда он беседует с молодым водителем (артист В. Пучков).

Веселый разговор. Справа от Бати пассажир-полярник (артист О. Даль).

Пассажирка такси опаздывает на пароход (артистка Л. Хитяева).

Фото А. Гольцина









Средний туристский автобус, предназначенный для междугородных линий небольшой протяженности, для экскурсионных поездок; он может также использоваться на экспрессных линиях специального назначения. ЛАЗ—697М — переходная модель, заменившая в 1969 году ЛАЗ—697Е.

Двигатель расположен сзади. В подвеске есть корректирующие пружины, работающие параллельно с рессорами. Сиденья двухместные с регулируемым углом наклона спинки. Под полом салона багажные отсеки.

Индекс 70321 Цена 50 коп.

Число мест:	
для сидения	33
общее	33
Число дверей	2
Вес в снаряженном состоянии, кг	7300
Полный вес, кг	10575
Габарит, м:	
длина	9,19
ширина	2,5
высота	2,95
База, м	4,19
Колея, м:	
спереди	2,12
сзади	1,85
Объем багажников, м³	3,0
Максимальная скорость, км/час	80
Контрольный расход топлива, л/100 км	35
Двигатель:	карбюраторный ЗИЛ—130Я2
расположение и число цилиндров	V8
рабочий объем, л	6,0
мощность, л. с.	150
число об/мин	3200
Число передач в трансмиссии	5
Передаточное число главной передачи	6,98
Размер шин	10,00—20
Тип тормозов	барабанные с пневматическим приводом
Подвеска колес	зависимая, рессорная

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

4. ЛАЗ—697М «Турист»